الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى

جامعة قاريونس　　　　كلية الآداب

قسم الجغرافيا

دور ميناء طبرق في النشاط الأقتصادي لشعبية البطنان

"دراسة في الجغرافيا الاقتصادية"

(1985-2005م)

دراسة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على الإجازة العالية (الماجستير)
بكلية الآداب، قسم الجغرافيا

إعداد الطالب :-
زياد عبد العزيز أبريك الدمنهوري

إشراف الأستاذ الدكتور:-
سالم فرج العبيدي

العام الجامعي
2007-2008م

الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى

جامعة قاريونس — كلية الآداب

قسم الجغرافيا — الدراسات العليا

دور ميناء طبرق في النشاط الاقتصادي لشعبية البطنان

"دراسة في الجغرافيا الاقتصادية"

(1985-2005م)

قدمت هذه الدراسة استكمالاً لمتطلبات الحصول على الإجازة العالية (الماجستير)
بكلية الآداب، قسم الجغرافيا

إعداد الطالب :-

زياد عبد العزيز أبريك الدمنهوري

لجنة المناقشة

الاسم	الصفة	التوقيع
1– أ.د. سالم فرج العبيدي	مشرفاً	....
2– أ.د.عوض يوسف الحداد	ممتحناً داخلياً	....
3– د. خلف حسين علي فياض	ممتحناً خارجياً	....

تاريخ المناقشة 10-7-2008م

يعتمد .د. هنية مفتاح القماطي

أمين اللجنة الشعبية لكلية الآداب

....

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى: (وَقَالَ ارْكَبُواْ فِيهَا بِسْمِ اللّهِ
مَجْرَاهَا وَمُرْسَاهَا إِنَّ رَبِّي لَغَفُورٌ رَّحِيمٌ)

صدق الله العظيم

[سورة: هود – الآية: 41]

الإهــــداء

إلى

روح من جعل الله رضاهما من رضاه ،وطاعتهما من
طاعته ، اللذان حثاني علي طلب العلم وتحصيله ،

أبي وأمي.

أدعو الله سبحانه أن يجعلهما في فسيح جناته .

وإلى

القلب الذي ينبض بالحب والعطاء ، وحفزني بالدعاء
قلب زوجتي ...

وإلى إخواني.

الشكر والتقدير

الحمد لله رب العالمين ، والصلاة والسلام على سيدنا محمد سيد الأولين والآخرين، وعلى آله وصحبه ، ومن اهتدى بهديه إلى يوم الدين ، فله الحمد في الأولى والآخرة ، وعلى إتمام رسالتي هذه ، وأدعو الله أن يسدد خُطاي على نهجه وأمره...

لا يسعني إلا أن أتقدم بخالص الشكر والتقدير والامتنان إلى الأستاذ الفاضل الدكتور سالم فرج العبيدي ، على ما قدمه من ملاحظات وتوجيهات قيمة ، ولما زودني به من دفع معنوي وثقة ، وأقام جاهداً على سير هذا البحث طوال فترة دراستي في الدراسات العليا جازاه الله كل خير وأثابه خير الثواب .

وأتوجه بالشكر والاحترام إلى الدكتور عوض يوسف الحداد ؛ لتفضله مشكورا بتقديم بعض المعلومات والإرشادات بخبرته العلمية الجليلة.

وأتقدم بعظيم الشكر والتقدير إلى الأستاذ حسن ابريك الدمنهوري ، والأستاذ عبد الصادق حمد عبد السيد الصويدق ، والأستاذ أبو بكر عثمان أميمة ، والأخ كمال عبد العزيز الكواش ، على ما قدموه من مساعدات ، وملاحظات قيمة ، أثرت على جوانب البحث العلمية والفنية ، جزاهم الله عني خيرا.

وأخيراً وليس أخراً ، أتوجه بالشكر والعرفان بالجميل لأعضاء هيئة التدريس بقسم الجغرافيا ، ولكل من مد لي يد العون في دراستي التي أتمنى من الله أن تكون خيراً لي ، ولأسرتي وللوطن.

الملخص

تهدف هذه الدراسة إلى بحث دور ميناء طبرق في النشاط الاقتصادي لشعبية البطنان، وذلك من خلال دراسة دور ميناء طبرق في حركة التجارة الخارجية، ومعرفة درجة مساهمته في الدخل الإجمالي، وما يتيحه الميناء من فرص عمالة، بالإضافة إلى قيمة الأجور المدفوعة للعاملين به، بالمقارنة بإجمالي قطاعات شعبية البطنان ، وأظهرت الدراسة أن ميناء طبرق ليس المحدد الوحيد للتنمية الاقتصادية بالظهير (شعبية البطنان)؛ إلا أنه عامل ضروري ومهم ، إضافة إلى ذلك فأن الميناء قد تأثر بالنشاط الاقتصادي للظهير ، حيث عملت الظروف الاقتصادية المتدنية للقطاعات الاقتصادية (الزراعه والصناعه والتجارة) بالظهير إلى انعدام حجم تدفق الصادرات غير النفطية عبر الميناء ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى إلى تدني نسبة مساهمة هذه القطاعات إلى الإجمالي العام للدخل المحلي لشعبية البطنان، والتي بلغت سنة 2005م ، 1,1% فقط ، بالمقارنة بنسبة الدخل المحقق لميناء طبرق ، والتي بلغت فيها خلال نفس السنة نحو 17,4%. وبينت إلى وجود العديد من المعوقات التي حالت دون التنمية الاقتصادية للظهير ، كما لم تحظ العديد من الأنشطة الإنتاجية (خاصة الزراعه والصناعه) باهتمام من قبل الدولة ، مما نتج عن ذلك ضآلة في حجم الاستثمارات المخصصة لها ، نتيجة لسوء التخطيط، إضافة إلى التحولات التي شهدتها البلاد نتيجة لعائدات النفط ، التي أدت إلى هجرة عدد كبير من السكان الريفيين العاملين بالقطاعين الزراعي والرعوي إلى المناطق الحضرية ، مما أدى إلى نقص الأيدي العاملة المنتجة والماهرة واتجاههم نحو قطاع الخدمات، و إلى عدم وجود حوافز مادية تجذب القوى العاملة نحو القطاعات الإنتاجية، و كذلك إلى أن العديد من الحرف الإنتاجية مازالت تمارس بطريقة بدائية، مما نتج عنه رداءة المُنتج المحلي بالمقارنة بالمنتج المستورد. وكشفت اتجاه أغلب القوى العاملة بالشعبية نحو القطاعات الخدمية، والتي بلغت نسبتها سنة 2005م، نحو 93% من إجمالي حجم القوى العاملة بشعبية البطنان، بينما

شكلت نسبة مساهمة ميناء طبرق 6% خلال نفس السنة، أما عن نسبة مساهمة ميناء طبرق إلى إجمالي قيمة الرواتب التي تم دفعها في جميع قطاعات شعبية البطنان، فكانت لا بأس بها حيث بلغت 8,7% سنة 2005م، بالمقارنة بنسبة الرواتب المدفوعة بالقطاعات الاقتصادية بالشعبية ، والتي بلغت خلال نفس السنة 5,4%. وأوضحت – أيضاً – الأثر الواضح للظروف السياسية والاقتصادية التي مرت بها الدولة ، على تذبذب حجم البضائع والوقود المتداول بالميناء. وفي النهاية خلصت الدراسة إلى تقديم بعض التوصيات التي يمكن أن تساعد على رفع دور الميناء في التنمية الاقتصادية بالشعبية ، وأن تسهم في تطوير اقتصاديات الظهير.

Abstract

The aim (purpose) of this study is to search the role of Tobruk harbour in the economic development in the governate of Tobruk ,that will be all through the study of Tobruk harbour in terms of foreign trade movement and to know the role of contribution in the total income and what opportunities of jobs it might allow beside the value of wages being paid to the wage workers comparing to the sectors of Tobruk city .

The study revealed that Tobruk harbour is not only determiner (factor) for the economic development in Hinterland of Tobruk , but it is an important factor beside the fact that Tobruk harbour is influenced by the economic development where the economic conditions of the areas of agriculture and industry in Hinterland led to the impossibility of the size of non- oil exportations flow across the harbour on one hand and to the decreasing of the contribution rate of these sectors in the total income ,Tobruk city which reached in 2005 1.1% compared to the actual income rate of Tobruk harbour , which scored in the same year 17,4%.

The study revealed some obstructions that prevented any kind of economic development in Hinterland among which the fact that many productive activities were not being cored by the country , therefore , all that has led to a dwindling in the investment size devoted to them due to the misplonifiction besides the transformations the country is witnessing due to the oil income which gave way for emigrating a great number of rural population to the urban centres , this reduced the labour forces which are both productive and skillful and being oriented towards the services sectors, in addition to the fact that so many professions are being carried out with primitive methods which resulted in bad (low) quality in the local products compared to the exported ones .

The study revealed also the trend of most of the labour force in the city towards the services sectors which reached in

2005 bout 93% of the total size of the labour force in Tobruk , while the participation of Tobruk harbour formed only 6% during the same year , as for the contribution of Tobruk harbour in the total value of the salaries which have been paid in all sectors in Tobruk , it was not so bad and reached 7.8% compared to the rate of salaries paid in the economic sectors which reached 4.5% in the same year .
The study explained the clear effect of the economical and political conditions in which the country is living and the unstable good size and fuel being used and dealt with in the Harbour .
At the end of the study , it has been decided to present some recommendations that might help raise the role of the harbour in the economical development and contribute to the promotion and development of the hinterland .

قائمة المحتويات

فهرس الجداول

فهرس الأشكال

فهرس الصور

"المقدمة"

مقدمة

مشكلة الدراسة

أسباب اختيار

أهمية الدراسة

أهداف الدراسة

الدراسات السابقة

تساؤلات الدراسة

مصادر الدراسة ومنهجيتها

الحدود الزمنية والمكانية للدراسة

منطقة الدراسة

التعريفات الإجرائية

مقدمة

يعد النقل البحري الركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجيـــة ، إذ أنه أرخص وسائل النقل العام وأيسرها، كما تعتبر الموانئ وســيلة لانتقـــال السلع والبضائع (بأنواعها المختلفة) والأفراد إلى الأماكن التى تكون فيها أكثر نفعاً.

فالميناء والمدينة يشكلان وحدة عضوية مترابطة تتبادل التأثيرات ، والتفاعلات ، فلا يمكن عزل الميناء عن المدينة، لأن أية دراســة تتجاهــل ارتباطيهما ستؤدي إلى نتائج سلبية بالميناء ، والمدينة على السواء ، لذا ينبغي عند دراسة اقتصاديات الموانئ أن لا يستثنى أيً منهما عن الأخــر ضـــمن عملية المسح والتخطيط الاقتصادي، وذلك لما يتمتعـــان بـــه مـــن مقومـــات وعناصر مهمة تجعلهما من أولويات عملية التنمية المكانية سواء للمينـــاء أو للمدينة.

تــمتلك لــيبيا ساحلاً طويلاً على الــبحر الــمتوسط الذي يــعتبر من أهم الـــبحار التجارية في وقتنا الراهن ؛ وذلك لحاجة ليبيا الماسة للاتجاه نحو البحر من خلال ارتباطها التجاري الوثيق بينها وبـــين معظـــم الـــدول الأوروبية المطلة على البحر المتوسط ، حيث السوق المهم للصادرات النفطية ، مما أدى إلى تطور الحجم التجاري.

إن طبيعة الساحل الليبي لا تساعد على قيام موانئ ، هذا من جهة ، وتتعرض موانيها للرياح الشمالية والشمالية الغربية ،من جهة أخرى ، إلا إذا استثنينا ميناء خليج طبرق، الذي يمكن تصنيفه تحت قائمة الموانيء الخليجية (الطبيعية)؛ حيث من أبرز خصائصه التمتع بحماية طبيعية وبأعماق مناسبة ، مما يسمح باستخدامه طوال أيام السنة .

كذلك تتوافر في ميناء خليج طبرق مواصفات الموقع الاستراتيجي ، حيث يعتبر أول منفذ بحري من الجهة الشرقية ، وبالتالي قربه الجغرافي من مصادر التصدير، مثل دول منطقة الشرق الأوسط ، ودول جنوب شرق آسيا ، وأن أكبر دليل على أهمية هذا الميناء هو اتساع حجم ظهيره أيضاً ، الذي يمتد من عين الغزالة غربا ، إلى أمساعد شرقاً ، وحتى جنوب منطقة الجغبوب.

وتتكون الدراسة من ثلاثة فصول : يحتوي الفصل الأول على الخصائص الطبيعية والبشرية لخليج طبرق، وذلك من خلال إبراز خاصية الموقع المطلق، وخصائص ومميزات المكان الطبيعية ، ودراسة خط الساحل ، والظروف المناخية ، والظروف البحرية ، ومدى تأثيراتها المباشرة ، وغير المباشرة على قيام وتطور الميناء، تحت عنوان العوامل الطبيعية ، وكذلك دراسة أثر خصائص المكان البشرية في قيام وتطور ميناء طبرق المتمثلة في السكان ، وطرق النقل البري بين الميناء والظهير، والوضع الاقتصادي للظهير.

أما الفصل الثاني فيتضمن دور الميناء، وتجهيزاته في النشاط الأقتصادي لشعبية البطنان ، ذلك من خلال دراسة نشأة الميناء وتجهيزاته الأرضية والبحرية ، وتقييم وتحليل الوضع المالي ، وكذلك دراسة دور ميناء طبرق في النشاط الاقتصادي بالشعبية .

أما الفصل الثالث فيدرس دور ميناء خليج طبرق في حركة التجارة الخارجية ، وذلك من خلال دراسة حركة السفن ، والبضائع بالخليج ، و دراسة مركز ميناء خليج طبرق بين الموانئ الليبية من حيث حركة السفن والبضائع.

واختتمت هذه الدراسة بخلاصة مفيدة ، متـضمنة أهـم النتـائج ، والـتوصيات ، إلى جانب عدد مـن الخـرائط ، والجـداول ، والأشـكال التوضيحية .

مـشـكـلة الـدراسـة :

لميناء طبرق أهمية خاصة في النشاط الاقتصادي بشعبية البطنـان ، حيـث يسهم في الدخل الإجمالي ، وكذلك يعتمد علية في استيراد وتصدير البـضائع والوقود ، كما يساعد الميناء في توفير فرص العمل كجزء من الأيدي العاملة بالشعبية ، إلا أن درجة مساهمته غير واضحة ، وهذا ما سيتم تناوله في هذا البحث من خلال طرح تساؤل رئيسي وهو :-

إلى أي مدى يساهم ميناء طبرق في النشاط الاقتـصادي لـشعبية البطنان ؟

أسباب اختيار منطقة الدراسة :

1 ــ إن الكثير من الموانئ، وخاصة في الدول المتقدمة قد نال حظه من الدراسة والتحليل ، بينما لم يحظ ميناء خليج طبرق بدراسة متخصصة تعالج جغرافية هذه المنطقة ، وتحليل أهميتها بالنسبة للسكان ، والاقتـصاد المحلي ، ودورها في التنمية الحالية التي يشهدها الظهير.

2 ــ إقامة الباحث في منطقة الدراسة يسرت له عمليه جمع البيانات بسهولة ويسر إضافة إلى درايته بالعديد من القضايا المتعلقة بالميناء .

3 ــ يتمتع إقليم البطنان بموقع جغرافي متميز على ساحل الجنوبي للبحر المتوسط وفي الطرف الشمالي الشرقي للبلاد .

4- إن ميناء طبرق يعد الوحيد المحمي حماية طبيعيه بالجماهيرية ويتمتع بعمق مناسب لرسو السفن المترددة عليه.

أهمية الدراسة :

تأتي أهمية هذه الدراسة، لافتقار المنطقة إلي الدراسات التطبيقية المتعلقة بأهمية الموانئ ولاقتصاديات النقل البحري ، إذ لم يسبق لها أن درست في السابق، الأمر الذي يجعل من هذه الدراسة ذات أهمية ، بحيث تسهم ولو بقدر بسيط في سد النقص في مكتبتنا الجامعية ، ويمكن أن تكون مرجعاً لبعض الدراسات ذات العلاقة باقتصاديات النقل البحري ، والمهتمين بتطوير هذا القطاع ، وتكون نقطة بداية لدراسات أخرى .

كذلك تبرز أهمية الدراسة في الكشف عن المشكلات التي يعاني منها الميناء ، ودراسة طبيعة وأبعاد هذه المشكلات من أجل الوصول إلى حلول وتوصيات من شأنها أن تسهم في تنميته وتطويره .

أهداف الدراسة :

تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق عدد من الأهداف يمكن إجمالها فيما يلي :

1- دراسة العوامل الطبيعية والبشرية لمنطقة الدراسة ، وتوضيح مدى تأثيرها على قيام وتطور الميناء ، وذلك من خلال إبراز السمات الطبيعية للخليج ، ومعرفة ما تشكلة الموارد السكانية والاقتصادية بإقليم البطنان من أهمية .

2- توضيح أهمية ميناء طبرق ؛ وذلك من خلال معرفة تجهيزاته ، وتقييم وتحليل الوضع المالي ، وكذلك دراسة دور ميناء طبرق في النشاط الاقتصادي بالشعبية.

3- تقييم مستوى حركة التجارة الخارجية بميناء طبرق ، ومعرفة مركزه بين الموانئ الليبية من حيث حركة السفن والبضائع.

4- التعرف على أهم المشكلات والصعوبات التي تحد من تطور ميناء خليج طبرق البحري .

الدارسات السابقة :

تمثل الدراسات السابقة الإطار النظري ، والدليل المرجعي الذي يسترشد به الباحث ، ويمهد له الطريق ، ويرسم له الخطوات العريضة التي توجه مسار البحث ، من هنا تبرز أهمية الدراسات السابقة لأي بحث علمي ، لذلك تم الإطلاع على مجموعة من الدراسات التي تحصل عليها الباحث من بعض الأقطار العربية ؛ حيث قام الباحث بتقصي ما ورد في المكتبات الكبيرة ، في كل من جامعة عين شمس و جامعة القاهرة و جامعة الإسكندرية.

وعلى الرغم من أهمية حركة النقل البحري في حركة التجارة الدولية للدول النامية بصفة عامة ، وليبيا بصفة خاصة ؛ إلا أن الدراسات في هذا الموضوع قليلة ، وخاصة الدراسات التي كتبت باللغة العربية .

أقيمت دراسة سنة 1965م بعنوان : (***النقل في ليبيا : دراسة عامة حول وسائل المواصلات***) ؛ حيث تطرقت الدراسة إلى دور تخطيط النقل بشكل عام في التطور الاقتصادي للدول النامية ، وقدمت عرضاً موجزاً عن الملاحة الداخلية والخارجية ، وذلك في الجزء المتعلق بالموانئ ، وبينت الدراسة ضرورة توسيع وزيادة طاقة مينائي طرابلس وبنغازي ، وقد اعتبرت التحسينات التي تحدث في تلك الفترة في كل من طبرق ودرنة أكثر مما يحتاجه كل من الميناءين ، وأوصت الدراسة أيضا بضرورة إنشاء هيئة وطنية للموانئ ، وإعادة تنظيم الخدمات في كل من مينائي طرابلس وبنغازي[1] .

وفي عام1981م، قدم الباحث محمد احمد حميد الرويثى ، دراسة بعنوان : (***الموانئ السعودية على البحر الأحمر: دراسة في الجغرافيا الاقتصادية***) ، بدأت بدراسة متخصصة تعالج هذه الموانئ ،

(1) دوكسيادس و شركاه،" دراسة عامة حول وسائل المواصلات"، النقل في ليبيا، ج 2، ب ط، أثينا، المملكة الليبية وزارة التخطيط والتنمية، 1965م .

وتحليل أهميتها بالنسبة للسكان والاقتصاد القومي ، ودورها في التنمية الحالية التي تشهدها البلاد ، وتوصلت الدراسة إلى أن الدولة تتحمل إضـــافة أعبـــاء بالعملات الأجنبية نتـــيجة لانتظار السفن، وارتفاع تكاليف النقل من المينـــاء وإليه ، وضـــعف أعداد الســـفن في التـــعامل مع موانئ هذه الأقطار، نتيجة للخسائر التي تتـــحملها هذه السفن بسبب اختلال برامجها [1].

وفي دراسة أخرى مشابهة قدمتها الباحثة : نورة يوســـف مبـــارك الكواري سنة 1987م بعنوان (***موانئ الساحل الغربي للخليج العربي فيمـــا بين خليج سلوى ورأس مسندم : دراسة في الجغرافيا الاقتصادية***) تناولـــت دراسة السمات الجغرافية للمنطقة ، فيما يختص بعمليات النقـــل البحـــري ، ونشأة الموانئ وتطورها ، كذلك حاولت أن تصل إلى تنميط جغرافي لهـــا ، والمساهمة في تخطيط الموانئ وزيادة كفاءتها ، وقد تحقق ذلك مـــن خـــلال دراسة المجالين الأرضي والبحري ، والحركة في الموانئ مع الوقوف علـــى الأسباب التي تعوق التشغيل الكامل لها ، وتوصلت الباحثة إلـــى أنـــه بعـــد اكتشاف البترول ظهرت ضرورة تطهير المجرى الملاحي لاستيعاب الأحجام الكبيرة من السفن ، بالإضافة إلى تطوير وتحديث الموانئ البحرية وتبـــسيط الإجراءات [2].

---

(1) محمد احمد حميد الرويثى، الموانئ السعودية على البحر الأحمر : دراسة فـــي الجغرافيـــا الاقتـــصادية، القاهرة، جامعة القاهرة، كلية الآداب، 1981م، رساله دكتوراه غير منشورة.

(2) نوره يوسف أمبارك الكواري، موانئ الساحل الغربي للخليج العربي فيما بين خليج سلوى ورأس مسندم: دراسة في جغرافية الاقتصادية، القاهرة، جامعة القاهرة، كليـــة الآداب، 1987م، رســـالة ماجـــستير غيـــر منشورة.

وفي سنة 1990م ، قدم الباحث رياض الصلح محي الدين الحضري في دراسة بعنوان (***جغرافية النقل في لبنان***) استعرض في الفصل الرابع من الدراسة نشاط النقل البحري العام وتناولت بالتفصيل كل من ميناء بيروت (تطوره ، التجهيزات ، الخدمات المتاحة ، الحركة التجارية التي يخدمها) وميناء طرابلس ، ثم عرض مخططاً لتطوير ميناء صيدا ، وعرض للأسطول التجاري البحري اللبناني ولدوره في الاقتصاد الوطني ، واقترح الباحث متابعة تنفيذ مشاريع التطوير والتوسيع في ميناء بيروت سواء من خلال توفير المعدات اللازمة لورش الصيانة والنقل والشؤون البحرية الأخرى ، وكذلك تنظيم شبكة الطرق والسكة الحديدية داخل الميناء ، وتوسيعها ، وزيادة المخارج ، ومكافحة عمليات القرصنة البحرية ، واعتماد سياسة مرفئية واضحة تقوم على إنشاء هيئة عليا لاستثمار النقل البحري في الموانئ اللبنانية [1] .

ولعل من أهم الدراسات السابقة التي تمت سنة 1995م على مستوى الجماهيرية هي دراسة الباحث حسين مسعود أبو مدينة تحت عنوان (***الموانئ الليبية : دراسة في الجغرافيا الاقتصادية***) حيث قام الباحث بدراسة الملامح الجغرافية الطبيعية للساحل الليبي ، ومدى تأثيره على حركة النقل بالموانئ ، وتتبع الباحث التطور التاريخي للموانئ ، وكذلك وضع مجموعة من التصنيفات الخاصة بالموانئ وفق عدد من الأسس والمعايير العالمية ، ثم تناول دراسة المجال الأرضي ، والمجال البحري ، وأثر المجالين على حركة النقل ، ومدى أهميتها في ربط الموانئ بالظهير ، وقد وضحت الدراسة أيضا حركة التجارة الخارجية للصادرات والواردات ،

---

(1) رياض الصلح محي الدين الحضري، جغرافية النقل في لبنان، بيروت، جامعة بيروت العربية، كلية الآداب، 1990م، رسالة ماجستير غير منشورة.

ودراسة أنواع البضائع المتداولة في بعض الموانئ الليبية ، وخصص مينائي طرابلس والبريقة بدراسة تفصيلية تطبيقية ، وأهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن الواردات تحتل نسبة كبيرة بالمقارنة بالصادرات ، باستثناء النفط، والأثر الواضح للعوامل السياسية والاقتصادية على حركة النشاط بالموانئ الليبية ، وتفوق نسبة بضائع الصب ، وخاصة الصب السائل على البضائع العامة ، وكذلك تتفوق الموانئ الليبية على موانئ المغرب العربي في نسبة الصادرات [1] .

ثم قام الباحث نبيل علي صفوت في ورقة بحثية سنة 2001م بعنوان (***خدمات النقل البحري في إطار الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات***) حيث تناولت الدراسة واقع خدمات النقل البحري من وجهة نظر تحريرها ، وتطرقت أيضاً إلى تاريخ مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري ، وتحليل التزامات الدول ، وتحليل الآثار الاقتصادية للاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات على قطاع النقل البحري ، حيث أوصت الدراسة بضرورة قيام الدول العربية بالاتفاق والتفاهم حول تبني سياسة بحرية عربية مشتركة على غرار ما هو قائم في العديد من الأقاليم الأخرى (الاتحاد الأوروبي والسوق المشتركة لدول شرق أفريقيا وجنوبها) [2] .

---

(1) حسين مسعود أبو مدنية، الموانئ الليبية: دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، القاهرة، جامعة القاهرة، كلية الآداب 1995م، رسالة ماجستير غير منشورة.

(2) نبيل على صفوت، محمد على إبراهيم، "خدمات النقل البحري في إطار الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات"، المؤتمر الوزاري الرابع لمنظمة التجارة العالمية 9-13 نوفمبر 2001م، قطر، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الأسكوا)، غير منشورة.

كما أجريت دراسة أخرى في سنة 2001م ، بعنوان (***تقييم البنية الأساسية والنقل في منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربية***) تستعرض هذه الدراسة حجم البنية الأساسية وأساطيل النقل ، وحركته في دول مجلس التعاون ، كما استعرضت أهم المتغيرات على المستوى العالمي والإقليمي والمحلي ، واستقراء آثارها المحتملة على قطاع النقل في دول المجلس ، وتشير الدراسة إلى أهمية تحليل قدرة قطاع النقل في دول المجلس على تلبية المتطلبات المستقبلية، وكذلك الاهتمام بتنمية الأساطيل الوطنية وزيادة حصتها في نقل التجارة الخارجية ، وقيام التحالفات ، وعمليات الدمج بين الشركات الملاحية الخليجية ، واستخدام التقنية الحديثة في الإدارة ، واتخاذ الإجراءات الكفيلة بتحسين أنظمة التشغيل لديها ، ورفع كفاءة العاملين بها ، وفرص استغلال إمكانيات التعاون بين الموانئ المتجاورة في مجال تسهيل الاستخدامات المتبادلة ، وتطوير الأنظمة ، والقوانين واللوائح ذات العلاقة بقطاعات النقل البحري كافة [1].

وفي دراسة أخرى للباحث حسين مسعود أبو مدينة سنة 2002م تحت عنوان (***ميناء مصراتة بين الماضي والحاضر***) استعرض فيها الباحث نشأة الميناء ،وتطوره عبر التاريخ ، ودرس الخصائص الجغرافية للميناء ، و كذلك قام بدراسة هيكل الميناء ، بالإضافة إلى النشاط التجاري بالميناء ، ومجاله الأرضي والبحري ، وتوصلت الدراسة إلى أن ميناء مصراتة يقوم بجميع عمليات الشحن والتفريغ ، حيث تشتمل وارداته على جميع أنواع البضائع مثل المواد الغذائية ، والملابس والحبوب والأعلاف....إلخ . أما صادراته فيغلب عليها الحديد المنتج في مجمع الحديد والصلب بمصراتة ،

---

[1] اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا،" تقييم البنية الأساسية والنقل في منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربي"، الأمم المتحدة، نيويورك،2001م.

وأظهرت الدراسة أيضا إن أكثر من ثلثي الواردات الليبية في سنة 1991م ، قد وردت من أوروبا الغربية [1].

وفي سـنة 2003م قدمت دراسة بعـنوان (***دليل إنشاء اللجـان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في دول منطقة الأسكوا***) أوضحت خصوصاً إجراءات نقل البضائع الدولية عبر المنافذ البحرية ، وتناولت الدراسة الوثائق والمستندات المستخدمة ، وكلفة إنهاء المعاملات ، والزمن الذي تستغرقه هذه الإجراءات ، وعدد الخطوات والتوقيعات ، والتأشيرات اللازمة لكل معاملة ، وتناولت وصفاً مختصراً لبعض الاتفاقات الدولية والإقليمية المعنية بتـسهيل إجراءات نقل البضائع ، ومدى تطبيق تلـك الاتفاقـات فـي دول أسـكوا ، وإمكانية تطبيقها ، فالمشاكل تتدرج في ثلاثة ميادين رئيسة هي ارتفاع كلفـة الإجراءات ، وطول زمن إنهاء الإجراءات ، والممارسات غيـر القانونيـة ، وخلصت نتائج الدراسة إلى تبسيط الإجراءات ، وتطوير القوانين ، والقضاء على الممارسات غير القانونية ، وتطوير الهياكـل التنظيميـة ، والتوحيـد الإداري ، وتبني نظام نقل دولي متعدد الوسائط ، وتعزيز دور أسكوا في هذه المجالات [2].

وفي السنة نفسها قدم الباحث محمود إدريس الحبر ، ورقة بحثيـة لمنظمة التجارة العالمية بعنوان (***تجارة الخدمات في قطاع النقل البحري***) ؛ حيث قام الباحث بدراسة مدى تأثير النقل البحري مثل غيره من القطاعـات الخدمية على العولمة التجارية والإنتاج الصناعي من حيث الطلب على النقل

---

(1) حسين مسعود ابومدينة، ميناء مصراتة بين الماضي والحاضر، القاهرة، ط الأولى، مكتبة الانجلو المصرية، 2002م.

(2) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، " دليل إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في دول منطقة الأسكوا"، الأمم المتحدة، نيويورك، 2003م، غير منشورة.

البحري ، والخدمات المتعلقة بها ، وأوضحت نتائج الدراسة أيضاً ضرورة إدخال خدمات النقل البحري ضمن القطاعات التي يمكن أن يتضمنها التحرير في تجارة الخدمات ، وأوصت الدراسة على أن يتم ذلك بإزالة الحواجز لتحرير قطاع النقل البحري ، وفتح الأسواق للمنافسة الأجنبية، وكذلك يؤدي تحرير خدمات النقل البحري إلى زيادة حجم الاستثمار في هذا القطاع ، مما يمكنها من النفاذ إلى أسواق النقل البحري العالمي ، وأسواق الدول المتقدمة من خلال الخدمات المعروضة للتحرير ، وفقاً للمزايا التفضيلية لكل دولة [1].

وخلال سنة 2005م قام الباحث حسين مسعود ابومدينة بأعداد دراسة بعنوان (***جغرافية ميناء طرابلس الغرب***) ، حيث قام الباحث بدراسة العوامل الجغرافية التي أثرت في نشأة ميناء طرابلس ونموه ، وتتبع الباحث التطور التاريخي للميناء ، وعرض هيكل ميناء طرابلس وتجهيزاته ، والنشاط التجاري للميناء ، بالإضافة إلى تصنيف البضائع المتداولة بالميناء ومجاله الأرضي والبحري ، ثم استخلص أهم المشكلات التي واجهها الميناء ، وأهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن ميناء طرابلس يقوم بتعدد الوظائف ، إذ يتم فيه تفريغ وشحن كافة أنواع البضائع ، كما يستخدم لنقل الركاب ، وأوضحت أيضا الأثر الواضح للظروف الاقتصادية والسياسية على حركة السفن والبضائع بالميناء ، كما بينت الدراسة أن الظروف المناخية لم يكن لها دور في تأخير عمليات مناولة البضائع من السفن ، ومثلت سفن البضائع العامة نسبة مرتفعة من إجمالي السفن المترددة على ميناء طرابلس ، إذ لم

(1) محمود إدريس الحبر، "تجارة الخدمات في قطاع النقل البحري"، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، أوراق موجزه لإعداد المؤتمر الوزاري الخامس لمنظمة التجارة العالمية، كانكون، المكسيك، 10 – 14 سبتمبر 2003م، غير منشورة.

تقل نسبتها عن 57.6% من إجمالي السفن ، وتمثل الحاويات الفارغة معظم كمية البضائع المشحونة من ميناء طرابلس [1].

تساؤلات الدراسة :

بناءً على التساؤل الرئيسي لمشكلة الدراسة ٍسيتم مناقشة الأسئلة الآتية :

1- ما هو تأثير العوامل الطبيعية والبشرية في قيام وتطور الميناء ؟

2- ما هي سمات تجهيزات ميناء طبرق؟ وما الآثار الاقتصادية المترتبة علية بالظهير؟

3- إلى أي مدى يصل دور ميناء خليج طبرق في حركة التجارة الخارجية ؟ وما هو مركزه بين الموانئ الليبية ؟

مصادر الدراسة ومنهجيتها :

أولا : مصادر الدراسة:

إن أية دراسة في هذا المجال لابد وأن تعتمد على بيانات كاملة ودقيقة ، وأن أي نقص في مثل هذه البيانات ، تشكل عقبة أمام الباحث لإتمام بحثه ، لذلك يلجأ في العادة لاستخدام أكثر من طريقة للحصول على بيانات كاملة ، واعتمدت الدراسة على نوعين من البيانات ، وهذين النوعين هما :

---

(1) حسين مسعود أبو مدينة، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، مصراتة، ط الأولى، دار ومكتبة الشعب للنشر والتوزيع، 2005م.

1 ــ الجـــانب النــظري :

أ- مراجعة الكتب ، والدوريات والمقـــالات ، والرســـائل العلميـــة والنشرات الرسمية، والندوات التي تناولت الموانئ الليبية بشكل عام ، وميناء طبرق بشكل خاص.

ب- الإحصاءات الرسمية المعدة من قبل الشركة الاشتراكية للموانئ ، وشركة الخليج العربي للنفط ، وشركة البريقة لتــسويق الــنفط ، واللجنـــة الشعبية لقطاعات (الاقتصاد والتجارة، والثروة الحيوانية والمائية ، والنقـــل والمواصلات ، والصناعات والمعادن ، ومحطة الأرصـــاد الجـــوي لقاعـــدة ناصر، ومحطة الأرصاد الجوي التابعة لـــشركة الخلـــيج العربـــي للـــنفط ، وإحصاءات مصلحة الأرصاد الجوية بطرابلس.

ج- جمع البيانات الخاصة بالسكان وحجم القوى العاملة بالمينـــاء ، والظهير .

2 ــ الجـــانب المـــيداني :

وتتمثل في المعلومات والبيانات التي تم الحصول عليها من خـــلال الدراسة الحقلية، والمسح الميداني الذي قام به الباحث في منطقة الدراسة، من خلال الملاحظة و المقابلات الشخصية مع المسؤلين المختـــصين، وبالتـــالي توفر الدراسة الميدانية كمية من المعلومات التي ساعدت الباحث في تحليـــل وتفسير الواقع الحالي لميناء خليج طبرق.

ثانياً : منهجية الدراسة :

اعتمدت هذه الدراسة على بعض المنـــاهج المعروفـــة فـــي علـــم الجغرافيا ، بالإضافة إلى الأساليب المساعدة على التحليل ، وأهم المناهج التي يمكن إتباعها هي:

1-المنهج الوصفي :

والذي يعتبر من الأساليب التحليلية المهمة في دراسة الظواهر الجغرافية لا سيما في المجالات التي يتعذر فيها الحصول على بيانات كمية ، ففي هذه الدراسة مثلا تم استخدام المنهج الوصفي في تحليل التقارير ، والدراسات المنشورة ، وغير المنشورة التي أعدتها الشركة الاشتراكية للموانئ ، وشركة الخليج العربي النفطية ، بالإضافة إلى دراسة البيانات الرسمية التي أصدرتها الأمانات ذات العلاقة بهذا الموضوع.

2 - المنهج التاريخي :

يستخدم أساساً لفهم الظواهر ، بتتبع مراحل تطورها تاريخياً ، أي يركز على عنصر الزمن بوصفة بعداً أساسياً ، لتفسير الظواهر المدروسة بصورة أوضح ، حتى يتسنى فهم المشكلات والأوضاع العامة لموضوع الدراسة ، مثل تتبع تطور النقل البحري لميناء خليج طبرق ، ابتداء من سنة الأساس 1986م ، وحتى عام 2005م.

3 - المنهج الكمي:

يستخدم المنهج التحليلي لتحليل البيانات الكمية ، حيث أن الدراسة تعتمد على أرقام وإحصاءات حيوية متعلقة بحركة النقل البحري ، وكذلك تقييم الوضع المالي والاقتصادي ، وتوضيح ذلك بيانياً عن طريق المنحنيات والأعمدة البيانية ، هذا بالإضافة إلى تمثيل التوزيع الجغرافي للصادرات والواردات على الخرائط وغيرها.

4 - المنهج المقارن :

يستعان بهذا المنهج في تحديد أوجه الشبه والاختلاف ما بين الأجزاء المكونة لنفس الظاهرة أو بين عدة ظواهر ، ويؤكد الباحث من خلاله على الوصف والتحليل بهدف الوصول إلى عوامل التشابه والاختلاف ،

لتحديد أوجه الاختلاف والتغير في صورة النقل البحري لميناء خليج طبرق ، وبين موانئ الساحل الليبي .

الحـدود الزمنـية والمـكانية للدراسـة :

1 ـ الحـدود الزمنـية :

تتحدد الفترة الزمنية التي ستتناولها هذه الدراسة الفترة الممتدة ما بين(1986م) ، وحتى عام(2005م) ، وذلك من تاريخ تأسيس(1986م) الشركة الاشتراكية للموانئ (الموانئ التجارية) ، وكذلك لتـوفر البيانـات اللازمة لدراسة المنطقة ، حيث تمثل اكثر من عقدين ونصف .

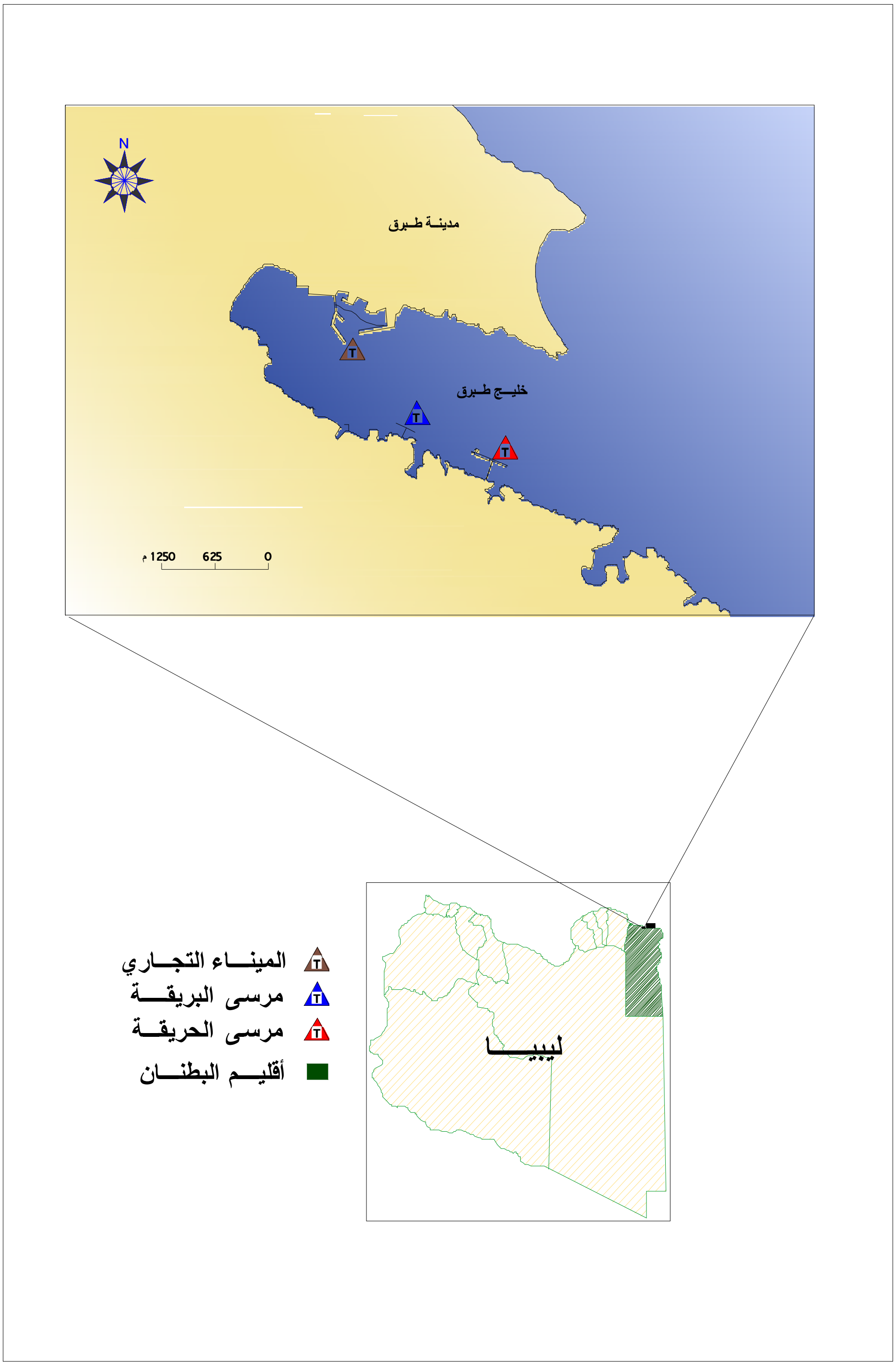
2 ـ الحدود المكانية :

يقع ميناء خليج طبرق فلكيا ما بين خطـي طـول 23:59 – 24:00 شرقا، وبين دائرتي عرض 32:04 – 32:55 شمالاً ، وأمـا عـن إقلـيم البطنان فيقع مابين دائرتي عرض 28° – 32° شمالاً ، وبين خطـي طـول 23° – 25° شرقـاً ، شكل (1)، " **تبدأ حدوده *الإدارية الغربية مـن عـين الغزالة ، ثم تمتد جنوباً حتى تتلاشى في بحر الرمال العظيم ، أمـا حـدوده الإداريـة الشرقية ، فتمتد من بئر الرملة شرق الـبردي ثم تتجـه جنوبـاً حتى تتلاشى في بحر الرمـال العظـيم ، وهـي الحـدود الـسياسية بـين جـمهورية مصر العربية وليـبيا ، أمـا من جهـة الـشمال يحـدها البحر المتوسـط ، ومن الجـنوب بحر الرمـال العظيم*** " [1] .

---

[1] على مفتاح سيور، طبرق بين الماضي والحاضر، بنغازي، مطابع الثورة العربية، 1990م، ص 7 .

شـكل (1) موقـع منطقـة الدراسـة



المصدر:- أمانة اللجنة الشعبية للمرافق، مؤسسة دوكسيادس العالمية، المخطط العام ، طبرق، 1967م،ص9.

التعريفات الإجرائية:

1- الظهير:

أنه يعني المجال الأرضي الذي يستمد منها الميناء صادراته ، والمجال الأرضي الذي يستهلك السلع التي يستقبلها.

2- بضائع الصب:

وهي تلك البضائع غير المعبئة في أكياس (سائبة) والمتمثلة بالحبوب على كافة أشكالها كالأرز والذرة والقمح والشعير....إلخ ، والتي تحتاج إلى شفاطات خاصة في عمليات المناولة بالميناء ، سواء في عمليات شحنها أو في تفريغها.

3- البضائع المتداولة:

وتعني إجمالي كمية البضائع الصادرة والواردة ، و المتعاملة مع الميناء خلال فترة زمنية معينة.

4- المناولة:

وتعني عمليات شحن وتفريغ البضائع ، سواء من السفن إلى الأرصفة للبضائع الواردة ، أو من الأرصفة إلى السفن لغرض التصدير ، ويستعمل هذا المصطلح أيضاً في عمليات شحن وتفريغ وسائل النقل الأخرى كالنقل البري والجوي.

5- قطر:

وتعني جر السفن وإرشادها عند دخولها وخروجها من خليج طبرق.

6- غاطس السفن:

هو ذلك الجزء السفلي من السفينة المغمور بالمياه ، حيث يتم عـــن طريقة التعرف على حمولة السفينة ، بحيث كلما زاد حجم حمولة الـــسفينة ، انخفض غاطسها إلى أسفل القاع ، والعكس صحيح ، بالاضافة إلى كلما كبر حجم السفينة ، كبر حجم غاطسها ، ومن ثم تحتاج إلى أعماق أكبر للمرافـــئ والبحار التي تتعامل معها.

الفصل الأول

"العوامل الــطبيعية والبشرية المــؤثرة

في قيام وتطور ميناء طبرق"

أولا: العـــوامل الطبـــيـــعـــية

1- المـــوقـــع المطلق.

2- خصائص ومميزات المكان الطبيعية:

أ - العامل البحري:

ب- العامل المناخي :

ثانيا: خصائص المكان البشرية (الثقافية)

1- السكان:

2 - طرق النقل البري بين الميناء والظهير:

3- الوضع الاقتصادي للظهير:

مقدمة

من خلال دراسة العوامل الطبيعية ، ومدى تأثيرها المباشر وغير المباشر على قيام وتطور ميناء طبرق ، سوف تتضح درجة التشابه ، والاختلاف والتأثير الايجابي والسلبي لهذه العوامل على النشاط الاقتصادي ، والحقيقة أن الإنسان على مر العصور لا يبذل جهده المضاعف لزيادة الإنتاج على نطاق كبير ، إلا حيث توجد الظروف البيئية الملائمة لهذا الغرض ، أما في الجهات غير الملائمة فقلما يبذل الإنسان جهده ، أو يهدره سدى ، وملاءمة أو عدم ملاءمة جهة ما لنوع معين من الإنتاج تحددها الظروف الاقتصادية أو العوامل الطبيعية أو كلاهما .

ولعل القصد من العوامل الجغرافية هو تناول هذه العوامل بشقيها الطبيعي ، والبشري بصورة عامة ، والتي تؤثر في قيام وتطور ميناء طبرق بوجه خاص ، وان كانت العوامل الجغرافية المؤثرة كثيرة ومتعددة ألا أنه سوف يتناول منها الموقع المطلق و خصائص ومميزات المكان الطبيعية ، تحت عنوان العوامل الطبيعية ، والسكان ، والنقل البري والوضع الاقتصادي بالظهير ، تحت عنوان خصائص المكان البشرية.

عوامل قيام وتطور ميناء طبرق

أولا: العوامل الطبيعية:

1- الموقع المطلق.

يقـــع ميناء طبرق فلكيا ما بين خـــطي طول23:59 -˚24:00 شرقاً ، وبين دائرتي عرض 32:04-32:55 شمالاً ، الشكل (1) ، من ضمن إقليم البطنان الذي يقع فـــلكيا بين خطي طول ˚23 و˚25 شرقا ، وبين دائرتي عرض ˚28 و ˚32 شمالاً.

2- خصائص ومميزات المكان الطبيعية.

تبعد مدينة طبرق حوالي 140 كيلومتراً عن حدود جمهورية مصر العربية من جهة الشرق ، وتبعد عن مدينة درنة حوالي 175 كيلومتراً من جهة الغرب ، وبذلك تعتبر مدينة طبرق وميناؤها آخر المدن الليبية من الجهة الشرقية ، وأول منفذ بحري من الجهة الشرقية ، وبالتالي قربها الجغرافي من مصادر التصدير ، مثل دول منطقة الشرق الأوسط ، ودول جنوب شرق آسيا ، ولهذا الموقع أثره في نشاط المنطقة ، وتطور حركة التجارة البرية والبحرية معا.

فحركة الصادرات والواردات البرية بين ليبيا ومصر تمـــر عبـــر مدينة طبرق ، مما ساهم في تطوير حركة الـــنشاط الاقتصادي بالمدينـــة ، وفي تـــنمية العديد من المشاريع الاقتصادية المرتبطة بموقع المدينة من حيث قربها المكاني من الحدود السياسية لجمهورية مصر العربية ، هذا من ناحية ، ومن الناحية الأخرى يتميز ميناء طبرق بموقع استراتيجي مهـــم بالنـــسبة

للتجارة البحرية ، ويمثل أقرب نقطة اتصال بحري مع بقية الدول التي تقــع إلى الشرق من ليبيا، كذلك يبرز موقع ميناء طبرق من خلال وقوعة علـــى الساحل الجنوبي للبحر المتوسط ، الذي يعتبر من أهم البحار التي تمر عليها حركة التجارة العالمية ، وبهذا الموقع يعتبر ميناء طبــرق أصـــلح المواقــع البحرية ، مما أهل مدينة طبرق بأن تصبح مركزا رئيسيا لأقليمها .

في دراستنا لخصائص ومميزات الطبيعية ليناء طبرق، سوف يــتم التركيز على عاملين ، الأول هو **العامل البحري** وتشتمل على عدة عناصر ، وهي : طبيعة الساحل، والظهير، وعمق المرافئ ، والتيارات البحريـــة ، و المد والجزر في منطقة الميناء .

أما **العامل الثاني** فهو العامل المناخي وستقتصر الدراســة علـــى الرياح، و درجة الحرارة لما لهما من أهميـــة علـــى النـــشاط الاقتـــصادي والتجاري للميناء ، والمطر لما له من أهمية قصوى فـــي طريقـــة تخـــزين البضائع داخل الميناء أو خارجه ، أما باقي العناصر المناخية الأخرى مـــن ضباب ورطوبة ....الخ فأهميتها غير كبيرة ، وخاصة في مياهنا الدافئة .

أ– العامل الـــبحري :

– طبيعة خط الساحل والظهير المباشر للميناء.

أن خط الساحل له تأثير كبير في اختيار موضع الميناء لأختلافـــة من مكان لأخر، ففي بعض المناطق يكون مستقيماً مثل خط الساحل الغربـــي لليبيا ، بينما في مناطق أخرى تتخللة تعرجات وخلجان مثل خليج ميناء طبرق البحري ، حيث أن الساحل المتعرج والموجود به خلجان يوفر التكلفة عما في الساحل المستقيم الذي يحتاج إلى تكاليف كبيرة لإنشاء الموانئ الملائمة.

إن أهم ما يميز خط الساحل لمنطقة البطـــنان هو وجـــود اللـــسان البحري لخليج طبرق ، حيث تتمركز مدينة طبرق على الانحدار الجنوبي من شبه جزيرة صغيرة ممتدة لمسافة 4 كيلومتر إلى الجهة الشرقية على شـــكل لسان نحو البحر، وتمثل هذه الجزيرة الشاطئ الشمالي للميناء ، وأن الأرض المحيطة بالمدينة والميناء لها شكل غير منتظم ، حيث تضم عدة أودية ، بينما يقع جنوب مدينة طبرق مباشرةً ما يعرف بهضبة البطنـــان ، والتـــي يبلـــغ ارتفاعها حوالي 200 متراً عن سطح البحر ، وتمتد من عين الغزالة غربـــاً إلى مدينة طبرق شرقاً ، وأن الجانب الشمالي منها ينحدر انحداراً شديداً نحو الساحل ، أما عن نطاق السهل والظهير الساحلي في هـــذه المنطقـــة يتميـــز بضيق ومحدودية المساحة ، ويختلف في اتساعه من مكان إلى آخر.

- عمق المرافئ والتيارات البحرية والمد والجزر.

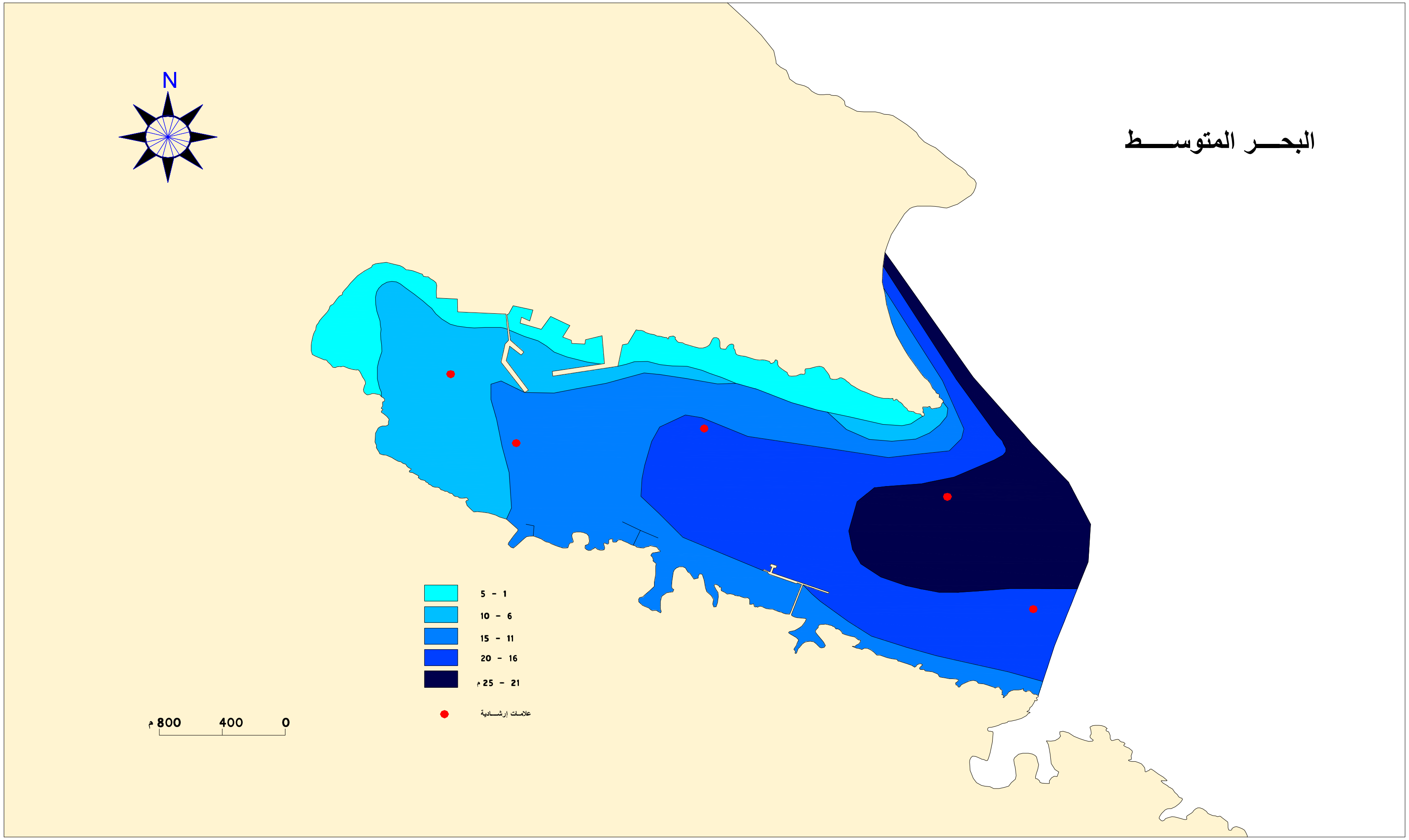
إن عمق المرافئ يحدد حجم غاطس السفن التي تتعامل مع الميناء ، مما يؤثر في تحديد طريقة دخول وخروج السفن من الميناء ، بالإضافة إلى طريقة تشييد الأرصفة به ، حيث يـــنحصر مدخل ميـــناء طبـــرق مـــــن الجهة الشرقيـــة ، انظر الشـــكل (2) "***ويبـــلغ اتـــســـاعه نـــــحو 1,175 متـــرا تـــقريباً ، وبـــعمق من 18 إلى 20 متراً*** " (1). " *في حـــين تبلـــغ مساحة الحوض المائي للخلـــيج حـــوالي 5,900,000 مـــتر مربـــــع*" (2). ويبلغ العـــمق في الحوض مابـــين 7 أمتار إلى 20 متـــراً ، فمرفأ الحريقة الـــنفطي يبلغ عمقه نحو 18,2 متراً ، ولذلك فهو لا يصلح ألا للـــنواقل التي

---

(1) – من إعداد الباحث استنادا إلى شكل (3) .

(2) عبد الفتاح عبد السلام أبوحبيل، وآخرون، " الجدوى الاقتصادية للموانئ التجارية الليبية : تقييم الأداء الاقتصادي"، بنغازي ، الهيئة القومية للبحث العلمي ، مركز بحوث العلوم الاقتصادية ، 1991م، ص204 .

شـــكل (2) أعماق مدخل ومخرج مـــرافئ مينــــاء خليـــج طـــبرق



المصدر:- البحرية البريطانية ، مقطع 3657 ، تونتن ، 1992م.

يصل غاطسها إلى 16,2 متراً (أو 16,7 متراً إذا كانت الأحوال الجوية مناسبة) أما مرفأ البريقة فعمقه نحو 11.7 متراً ، ورصيف الحاويات والمتعدد الأغراض ما بين 4 متراً إلى 8,5 مترا .

تتميز مرافئ ميناء خليج طبرق تتميز بارتفاع منسوب عمقها جنوب الخليج ، وانخفاضها كلما اتجهنا نحو الشمال ، حيث يتراوح عمق جنوب الخليج (مرسى الحريقة والبريقة) ما بين 10-20 متراً ، أما عن شمال الخليج فيتراوح عمقه ما بين 4-8,5 متراً ، وتتناسب هذه الأعماق مع حركة السفن المترددة بالخليج ، والتي هي من الأنواع التقليدية ، أما عن السفن الحديثة ، وخاصة الكبيرة منها ، والتي يصل غاطسها إلى أكثر من 20 متراً ، والتي تتميز بارتفاع معدل حمولتها كسفن الحاويات العملاقة ، وكذلك النواقل النفطية ، التي تنقل أكثر من مليون طن من النفط الخام في الرحلة الواحدة ، والتي لا يمكن لها أن تتعامل مع مرافئ خليج طبرق ، وذلك بسبب اقتصار مرافئ ميناء طبرق على استقبال السفن ذات الغاطس الصغير ، والتي تتراوح عمقها ما بين 2 - 16,2 متراً فقط ، وكذلك عدم قدرة التجهيزات البحرية ، والأرضية للمرافئ على استقبال هذه الأنواع من السفن والنواقل ، والتي تتميز بالتطور التكنولوجي الحديث ، وكذلك إلى محدودية طلب الظهير على السلع ، والبضائع الواردة ، والصادرة بكميات كبيرة باستثناء النفط.

" أما عن التيارات البحرية فحركتها في البحر المتوسط بسيطة نسبياً، تتجه من مضيق جبل طارق عكس عقارب الساعة ، وبمحاذاة الساحل الشمالي للقارة الأفريقية من الغرب إلى الشرق ، ومن ثم تتجه نحو الغرب حتى تعبر مضيق جبل طارق إلى منطقة التبادل المائي في المحيط

الأطلسي "[1]. إضافة إلى ذلك يعد البحر المتوسط من البحار الشبه مغلقة ، وبالتالي محدودية تأثير قوة التيارات البحرية المارة به ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى يعد ميناء طبرق من الموانئ الطبيعية المحمية من تأثير التيارات الغربية والشمالية الغربية ، أيضا ، وما يمتاز به من موضع جيد ، يسمح له بأن يقوم بمهامه بدون التأثر لهذه الظاهرة عليه .

هذا بالنسبة للتيارات البحرية ، أما عن حركة المد والجزر ، فأثرها ضئيل على ساحل ليبيا كله إذ أن متوسط الفرق بينهما لا يزيد عن نصف متر ، ومن ثم يكون أثرها ضعيف على حركة السفن داخل الميناء .

ب. العامل المناخي :

- الرياح.

إن للرياح دور هام في عمليات النقل البحري سواء من حيث الاتجاه أو السرعة ، حيث تعد من أهم العناصر المناخيه المؤثرة فيه ، وذلك لأنها تؤثر على حركة السفن من جهة ، و تؤثر على الموانئ البحرية التي تقصدها السفن من جهه أخرى.

ومن خلال دراسة الرياح السائدة والنسبة المئوية لاتجاهات هبوبها على مدينة طبرق ، يُلاحظ من الجدول (1) أن الرياح الغالبة هي الشمالية 41,2%، ثم الرياح الغربية 18,6%، ثم الرياح الشمالية الغربية 14,5%، وتهب هذه الرياح في فصل الشتاء متأثرة بالمنخفضات الجوية التي تمر على

---

[1] الهادي مصطفى أبولقمة، محمد الأعور، الجغرافيا البحرية، مصراتة ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، 1993م، ص 100.

ساحل ليبيا مسبباً سقوط الأمطار، ويلي هذه الرياح من حيث الاتجاه السائد الرياح الجنوبية الغربية ، فقد بلغت نسبتها 8% والشمالية الشرقية 7% ثم الجنوبية 6,8% من مجموع الرياح التي تهب على طبرق سنوياً .

وهكذا نجد أن الرياح الشمالية باتجاهاتها الثلاثة تمثل أعلى نسبة هبوب ، حيث بلغت نسبة الاتجاهات الثلاثة مجتمعه نحو 62,7% من إجمالي الرياح ، التي تهب على منطقة الدراسة ، وذلك خلال الفترة

جدول (1) النسب المئوية لاتجاهات الرياح في مدينة طبرق خلال الفترة 1990-2006م.

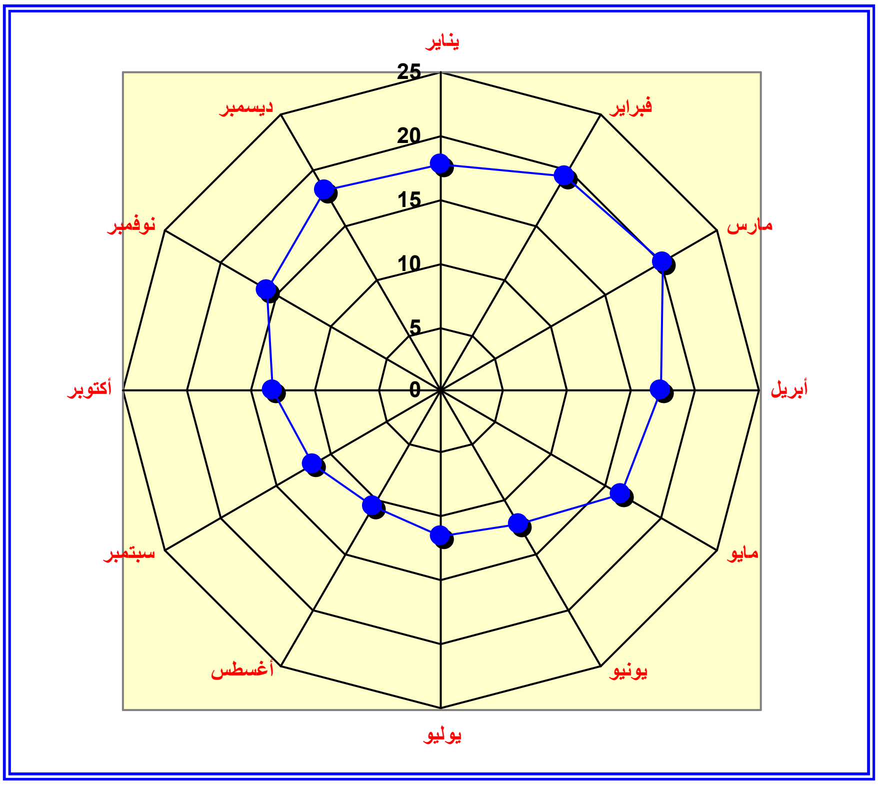
الأشهر / الاتجاه	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	المتوسط السنوي
شمالية غربية	19,4	31	25,8	23,3	-	-	3,2	6,5	10	32,3	10	12,9	14,5
غربية	58,1	34,5	19,4	16,7	9,7	-	-	-	6,7	16,1	13,3	48,4	18,6
شمالية	9,7	20,7	16,1	26,7	48,4	86,7	96,8	80,6	56,7	29	16,7	6,5	41,2
جنوبية شرقية	6,5	-	3,2	3,3	3,2	-	-	-	3,3	3,2	3,3	-	2,2
شرقية	3,2	-	3,2	3,3	-	-	-	-	3,3	-	6,7	-	1,6
جنوبية	3,2	-	6,5	16,7	9,7	-	-	-	3,3	6,5	16,7	19,4	6,8
شمالية شرقية	-	3,4	9,7	6,7	25,8	10	-	12,9	6,7	6,5	3,3	-	7
جنوبية غربية	-	10,3	16,1	3,3	3,2	3,3	-	-	10	6,5	30	12,9	8

المصدر :- النسب من أعداد الباحث اعتمادا على بيانات محطة قاعدة ناصر الجوية .

1990-2006م ،وبالتالي تقل نسبة تأثيرها السلبي على حركة السفن ، وكذلك في عمليات الشحن والتفريغ بالميناء ، وذلك لأن ميناء طبرق محمي حماية طبيعية من جميع الاتجاهات ، ما عدا الاتجاه الشرقي ، والذي بلغت نسبته 1,6% من مجموع الرياح التي تهب على مدينة طبرق سنوياُ.

أما عن سرعة الرياح فلا تؤثر على ميناء طبرق ، وأن الأحـــوال العامة الغالبة تعطي صورة إيجابية عن حالة سرعة الرياح كمـــا يوضـــحها الشكل (3) .

شكل (3) متوسط سرعة الرياح في مدينة طبرق كم/ساعة خلال الفترة 1986-2006م.



المصدر :- من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات محطة قاعدة ناصر الجوية.

يُلاحظ من الشكل أعلاه بأن مـــتوسط سرعة الرياح في طبرق قـــد بلغ 15,3 كم /ساعة ، وتزداد سرعة الرياح السطحية فـــي فـــصل الـــشتاء

لتصل إلى 18,1-17,8-19,4-20,1 كم/ ساعة في ديسمبر ويناير وفبراير ومارس على التوالي ، ويغلب عليها الاتجاه الشمالي والشمالي الغربي ، وأعلى متوسط سرعة رياح سجل في مدينة طبرق بلغ 20,1 كم/ ساعة ، خلال شهر مارس ، وهذا يعني أنها لا تعيق ، أو تحد من حركة السفن على ميناء طبرق .

- درجه الحرارة.

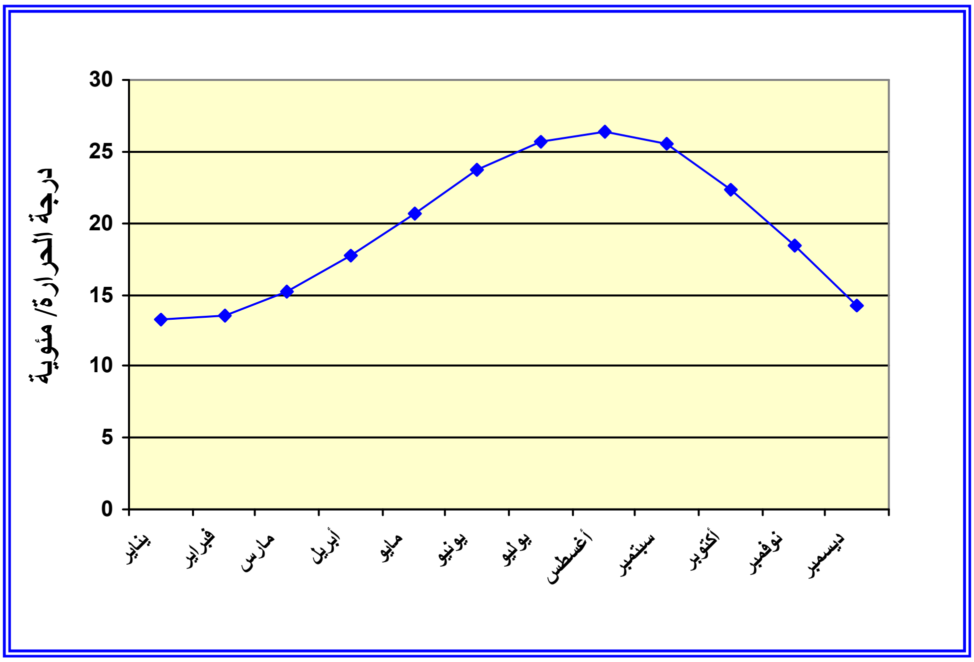
أن الفارق بين النهاية العظمى والصغرى لدرجات الحرارة في فصل الصيف والشتاء صغير في مدينة طبرق ، إذ يبلغ نحو 8 في شهر يوليو و7 في شهر يناير ، بينما يزيد مستوى الفارق في المناطق الجنوبية (الصحراوية) ، وهذا يعني إن الليل أدفأ ، كما أن الحرارة في النهار ، ألطف في طبرق منها في الدواخل ، ويرجع ذلك إلى تأثير البحر الملطف ، والرياح الشمالية التي تهب من ناحية البحر المتوسط .

ويعد شهر يوليو وأغسطس من أكثر شهور السنة حرارة، فبلغ متوسط الحرارة فيهما 25,7- 26,4، انظر الشكل (4) ، في حين أن متوسط النهاية العظمى لهما قد بلغت 31,5-32,3 ، أما متوسط النهاية الصغرى فقد بلغت 22,5-24,2 ، وبالتالي لا تأثير للحرارة على حركة السفن إلى الميناء أو به ، كما إنها لا تعيق أو تحد من عمليات الشحن والتفريغ أو التخزين ، وبالتالي تأثيرها إيجابي على عمليات النقل البحري في ميناء طبرق عكس ما يحدث في موانئ شمال غرب أوروبا التي تتأثر كثيرا بانخفاض الحرارة ، وتكون الثلوج في مرافئها وعلى سواحلها .

- **الأمطار.**

إن الساحل الممتد من خليج البمبة إلى مدينة أمساعد متوازٍ مع حركة الرياح العكسية التي تهب في فصل الشتاء، وبالتالي يقلل من درجة الفائدة التي يتحصل عليها اليابس من أمطار تلك الرياح ، ويتضح أن أكثر الشهور مطراً في طبرق هي ديسمبر ويناير 42,6 ، 49,6 مم ، انظر الشكل(5).

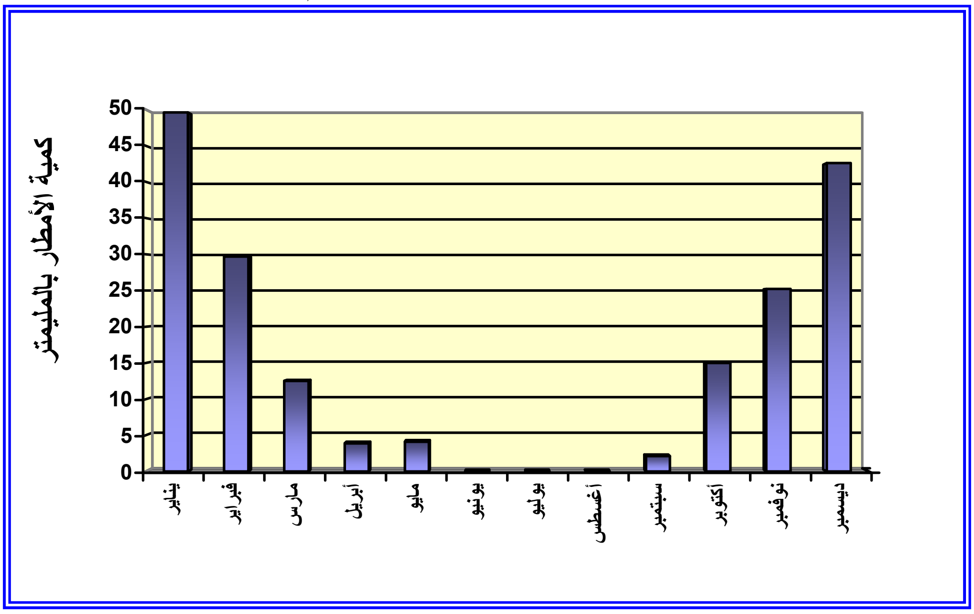
شكل (4) المتوسط الشهري لدرجة الحرارة العظمى والصغرى لمدينة طبرق خلال الفترة 1986-2006م.



المصدر :- من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات محطة قاعدة ناصر الجوية ، و مصلحة الأرصاد الجوية طرابلس.

إن هذا المتوسط يُعد صغيراً ، ولا يؤثر بأي حالٍ علـــى التخـــزين سواء المغطى أو المكشوف ، كما أن مثل هذا المتوسط الـــسنوي الـــصغير للأمطار الساقطة سنوياً بطبرق لا يؤثر على الطرق البرية ، التي تربطهـــا بداخل البلاد ، إلا أن قلة الأمطار بالمنطقة لها أثارها السلبية علـــى عمليـــة التنمية الاقتصادية بالظهير ، وذلك من خلال اعتماد الكثير من المـــشروعات كالزراعة والصناعة على المياه ، مما أدى إلى ضعف إنتاجية العديـــد مـــن المشروعات ، والتي أثرت سلبا على اقتصاديات ظهير ميناء طبرق.

شكل (5) المتوسط الشهري لكميات الأمطار في مدينة طبرق خلال الفترة 1986-2006م.



المصدر : من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات محطة قاعدة ناصر الجوية ، و مصلحة الأرصاد الجوية طرابلس .

ثانياً- العوامل البشرية:

1 - السكان.

"....شهدت ليبيا خلال النصف الثاني من القرن العشرين تطورات سياسية و اقتصادية و بشرية مهمة جعلتها تتحول من أكثر بلاد العالم فقراً و تخلفاً إلى إحدى بلاد العالم الأكثر تغيراً و نمواً و ازدهاراً بفضل الارتفاع السريع في مستوى الدخل القومي الناتج عن عائدات النفط...." (1)، و ما تم تنفيذه من خطط تنموية انعكست بدورها على ارتفاع معدلات المواليد والزواج وانخفاض معدلات الوفيات ، هذا من جهة، و من جهة أخرى تدفق الأيدي العاملة الخارجية إلى البلاد بعد تحسن أوضاع الاقتصادية.

إن دراسة سكان شعبية البطنان تُعد من الأُسس الضرورية للحكم على أهمية و دور ميناء مدينة طبرق في زيادة حجم السكان ، و كذلك في توزيعهم ، و قد انحسرت هذه الدراسة عن سكان شعبية البطنان في النقطتين التاليتين :

أ- تطور حجم سكان شعبية البطنان في الفترة 1984-2006م .

ب-التوزيع الجغرافي لسكان شعبية البطنان في الفترة 1984-2006م.

أ- تطور حجم سكان شعبية البطنان في الفترة 1984-2006م .

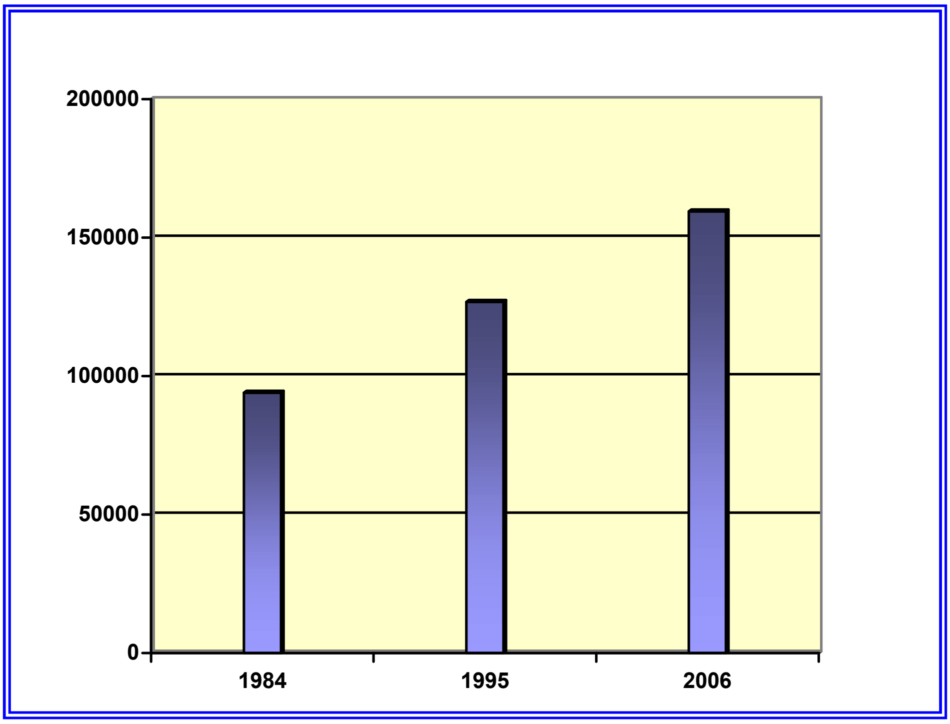
جاء ترتيب شعبية البطنان من حيث حجم السكان في المرتبة الخامسة عشر على مستوى الجماهيرية في آخر تعداد لها سنة 2006م، بنسبة بلغت 2,8% من إجمالي سكان الجماهيرية البالغ عددها حوالي

(1)- منصور محمد الكيخيا، "السكان في ليبيا"، الجماهيرية: دراسة في الجغرافيا، (تحرير) الهادي بو لقمة، سعد خليل القزيري، مصراتة، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع و الإعلان، 1995م، ص 337 .

5,673,031 نسمة ، و بالتالي يمكن تصنيف شعبية البطنان ضمن المناطق السكنية صغيرة الحجم، وبالرغم من أن نسبة حجم سكان شعبية البطنان إلى إجمالي حجم سكان ليبيا لم تتعد 2,8% ، و ذلك في سنة 2006م ، إلا أن نسبة مساهمة ميناء خليج طبرق من إجمالي البضائع العامة والوقود المتداول بالموانئ الرئيسية الليبية قد بلغت 26,8% سنة 2001م ، و21,7% سنة 2005م، (أنظر الفصل الثالث) مما يعطي مؤشراً إيجابياً عن الدور الذي يقوم به ميناء خليج طبرق على مستوى الجماهيرية بالرغم من حجم السكان الصغير .

حيث بلغ عدد سكان شعبية البطنان نحو 94,033 نسمة سنة 1984م، انظر الشكل (6) تطور العدد إلى 126,813 نسمة سنة 1995م، فكانت الزيادة في العدد بنسبة 35,2% عن سنة 1984م ، أما خلال تعداد سنة 2006م، فقد بلغ عدد سكانها حوالي 159,536 نسمة ، فشكلت الزيادة في العدد ما نسبته 30,1% عن سنة 1995م، و مما سبق يتضح أن نمط التغير في حجم السكان بشعبية البطنان خلال الفترتين (1984–1995م) ، و(1995–2006م) ، يكاد يكون متشابهاً من حيث الزيادة في نسبة العدد ، حيث تراوحت بين 35,2% خلال الفترة 1984–1995م ، و30,1% في الفترة 1995– 2006م، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى أدى التصاعد المستمر لعدد سكان الشعبية إلى زيادة الطلب على الواردات (انظر الفصل الثالث) وخاصة السلع الغذائية ، سواء الآتية عن طريق ميناء طبرق التجاري أو عن طريق منفذ أمساعد البري (جمهورية مصر العربية)، أو من الشعبيات المجاورة .

شكل (6) تطور حجم سكان شعبية البطنان خلال ثلاث تعدادات
(1984-1995-2006م)



المصدر :-

1 - مصلحة الإحصاء و التعداد ، نتائج التعدادات للسنوات (1984 - 1995 - 2006م) .

2- النسب من إعداد الباحث.

ب - التوزيع الجغرافي لسكان شعبية البطنان

إن لعامل البعد أو القرب من ميناء طبرق دوراً هاماً في توزيع سكان شعبية البطنان ، حيث تظهر المناطق القريبة من الميناء ذات كثافة سكانية أعلى نسبياً من تلك المناطق البعيدة عنه ، و من الجدول (2) الذي يوضح التوزيع الجغرافي النسبي لسكان شعبية البطنان حسب المؤتمرات خلال ثلاثة

تـــعدادات 1984-1995-2006م ، يتـــضح أن أكثر من ثلثي سكان الشعبية (71,2%) يتركزون في مدينة طبرق ، و ذلك سنة 1984م ، حيث بلغ عدد سكانها 66,991 نسمة ، و أما عن باقي مؤتمرات الشعبية ، فقــد شـــــكلت مجتمعة ما نسبته (28,7%) مـــن إجمالي سكان شـــعبية البطنان ، أما في تـــعداد 1995م ، فـــزاد عدد سكان مدينة طـــبرق حتى بلغ عددهم 88,645 نسمة ، بنسبة 69,9% من إجمالي سكان شعبية البطنان فـــي الوقـــت الـــذي تراوحت فيه نسبة بـــقية المؤتمرات نحو 30,1% فـــقط ، و فـــــي تعـــداد 2006م ، زاد عـــدد سكان مدينة طبرق حـــيث بـــلغ عـــددهـــم 105,434 نـــسمـــة ، ووصـــلـــت نـــسبتهـــم إلى إجـــمالي ســـكان الشعـــبية 72,6% ، و أما عن باقي المؤتمرات ، فقد شكلت مجتمعة ما نسبته 27,4% ، و هذا التوزيع يؤكد مدى ارتباط سكان شعبية البطنان بأنشطة ميناء مدينة طبرق ، ،والى تعدد الوظائف بها مقارنة بالمؤتمرات الأخرى ، هذا بالنسبة لتوزيـــع السكان على مستوى شعبية البطنان .

أما عن توزيع السكان على مســـتوى مدينة طبرق ، فمن خـــلال جدول (3) الذي يـــوضح التوزيع الـــعددي والنـــسبي لأجمالي ســـكان مدينة طبرق حســـب المؤتمرات خلال ثلاثة تعدادات هي 1984-1995-2006م ، تبين أن الأحـــياء القريبة من المينـــاء (المدينـــة - شـــاهر روحـــة) ذات كثـــــافة سكانية أعلى، حـــيث بلغت نسبتهم من إجـــــمالي ســـكان مدينـــة طبـــرق 69.8% سنة 1984م ، و66% سنة 1995م ، و72% سنة 2006م ، بينما بلغت نسبة الأحياء السكانية البعيدة عن الميناء (ســـوق العجـــاج - عمر المختار- شهداء الناظورة)30.2% سنة 1984م ، و34% سنة 1995م

جدول (2) التوزيع الجغرافي النسبي لإجمالي سكان شعبية البطنان حسب المؤتمرات خلال الفترة 1984-2006م.

المؤتمرات	1984	1995	2006
	% لجملة السكان	% لجملة السكان	% لجملة السكان
طبـــــرق	71,2	69,9	72,6
كمبـــوت	3,9	4	3,5
قصر الجدي	2,9	3,1	2,9
بئر الأشهب	2,4	2,7	2,8
أمساعد	3,4	4	4,5
القعـــــرة	3	3,2	2,5
القرضبة	1,8	1,6	1,5
البردي	3,1	3,5	3
الجغبوب	2,1	1,8	1,7
عين الغزالة	،5	،5	،4
المرصص	1,4	1,3	1
جنزور	2	2,2	1,9
أم ركبة	2,2	2,2	1,7
الإجمالي	100	100	100

المصدر:- من إعداد الباحث اعتماداً على التعدادات العامة للسكان للسنوات 1984-1995-2006م.

، و28% سنة2006م، مما يؤكد مدى ارتباط سكان مدينة طبـــرق بأنـــشطة الميناء ، وبأن مبرر وجود مدينة طبرق هو مينائها الطبيعي.

2- طرق النقل البري بين الميناء والظهير:

"*تمثل الموانئ حلقة الوصل بين وسائل النقل البري والنقل البحري ، فعندها تنتهي الطرق البرية ، ومنها تبدأ الطرق البحرية، وفي الدراسات الجغرافية للموانئ ينبغي عدم إغفال دراسة شبكة الطرق التي تربط الموانئ بظهيرها الاقتصادي ، فبواسطة تلك الطرق يتم تجميع الصادرات من مناطق الظهير إلى الموانئ ، كما يتم عن طريقها أيضا توزيع واردات تلك الموانئ إلى مناطق استهلاكها في الظهير ، ولهذا فمن صفات الميناء الجيد ، أن تخدمه شبكة جيدة من الطرق ، لتسهيل نقل البضائع والأفراد من الظهير الذي يخدمه والية* "[1] .

جدول (3) التوزيع العددي والنسبي لإجمالي سكان مدينة طبرق حسب المؤتمرات خلال تعدادات 1984-1995-2006م.

المؤتمر	1984	%	1995	%	2006	%
المدينة و شاهر روحة	46,743	69,8	58,543	66	75,893	72
سوق العجاج و عمر المختار و شهداء الناظورة	20,248	30,2	30,102	34	29,541	28
إجمالي سكان مدينة طبرق	66,991	100	88,645	100	105,434	100

المصدر :

(1)- مصلحة الإحصاء و التعداد ، نتائج التعدادات للسنوات (1984 - 1995 - 2006 م) .

(2)- النسب من إعداد الباحث

---

[1] أبو مدينة ، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، ص 66.

تتمثل وسائل النقل بين ميناء خليج طبرق وظهيره في نظام النقـــل البري للسيارات بشكلٍ أساس ، وتنعدم الوسائل الأخرى ، ولهذا سيتم التركيز على النقل البري باعتباره النمط السائد والمتوفر في المنطقة ،وترتبط طبرق بسائر أنحاء الجماهيرية بأكثر من طريق بري ضمن شبكة الطـــرق البريـــة بالجماهيرية ، والتي تبلغ" ***24,254 كيلومتر***"[1] ومن أهم هذه الطرق بشعبية البطنان .

أ- الطريق الساحلي الرئيسي .

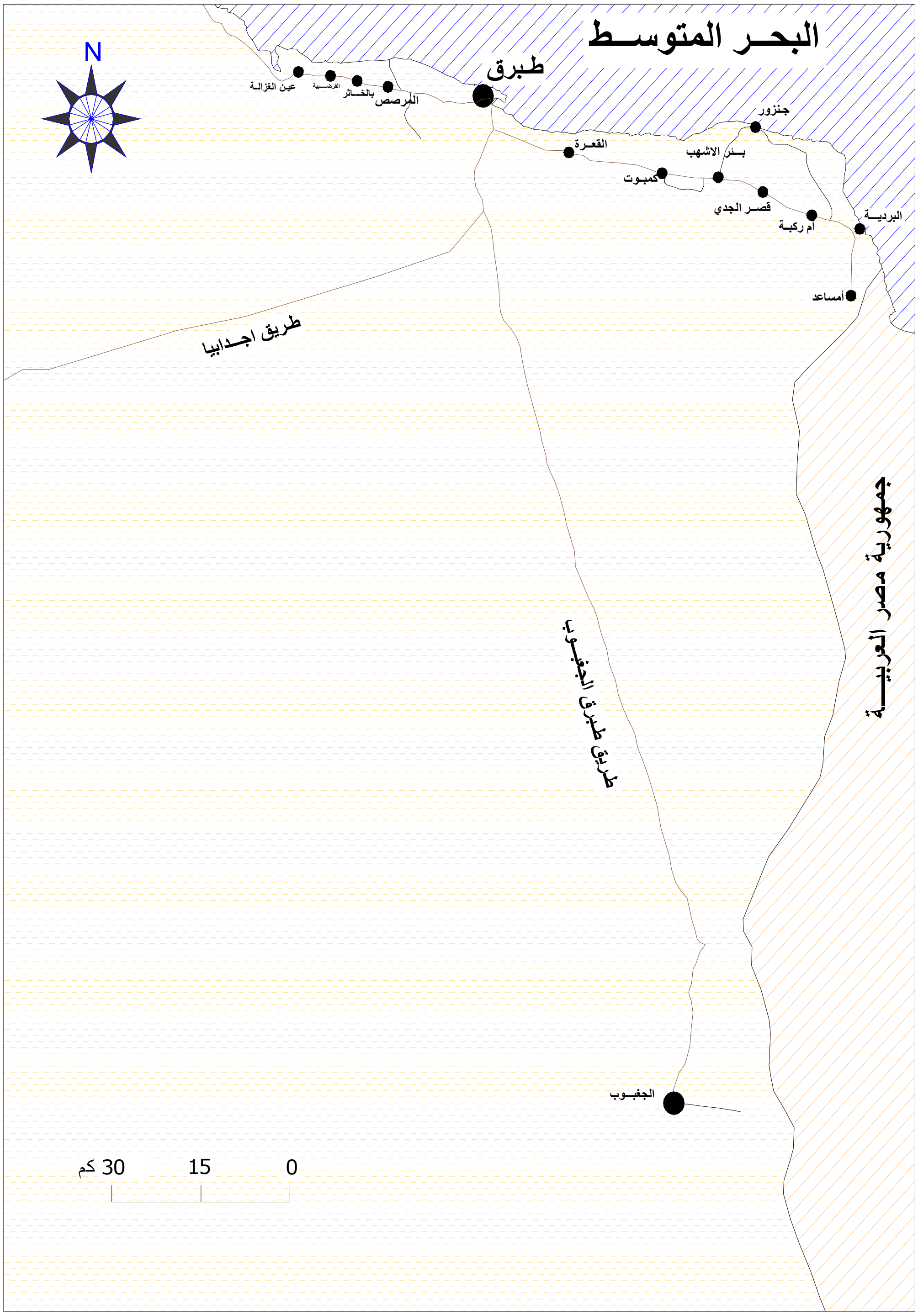
يعد هذا الطريق من أهم الطرق الرئيسية على مستوى ليبيا بصفة عامة ، وعلى مستوى شعبية البطنان بصفة خاصـــة ، إذ يـــربط بـــين دول المشرق(مصر) بالمغرب (تونس) ، حيث تمر علية أغلـــب الـــصادرات والواردات البرية بين هذه الدول، ويمتد هذا الطريق داخل شعبية البطنان من منطقة أمساعد شرقاً إلى منطقة عين الغزالـــة غربـــاً بمـــسافة بلغـــت 205 كيلومتر، انظر الشكل (7) و عن طريقة تمر حركة التجـــارة الدوليـــة بـــين جمهورية مصر العربية والجماهيرية الليبية من خلال المنفذ البري لمنطقـــة أمساعد الحدودية .

ب -طريق طبرق اجدابيا .

يمتد هذا الطريق في اتجاه من الشمالي الشرقي إلى الجنوبي الغربي ، من مدينة طبرق حتى مدينة أجدابيا بطول قدرة 380 كيلومتر، إذ تـــمر عليه

(1)- أبو القاسم العزابي ،"النقل والمواصلات في ليبيا"، الجماهيرية: دراسة في الجغرافية، مصدر ســـابق، ص 489.

شكل (7) شبكة الطرق بشعبية البطنان خلال سنة 2005م



المصدر:- الأطلس الوطني بتصرف.

أغلب الحركة التجارية بين طبرق وأجدابيا والمناطق الغربيـــة منهـــا والجنوبية كـــذلك ، سواء الآتية عـــن طريق منفذ أمـــساعد البـــــري ، أو عـــن طريق مـــنفذ طـــبرق الـــبحري (مـــيناء طـــبرق) ، ويـــعد كذلك من الـــطرق الحديثة فعمره لا يزيد عن 16 ســـنة ، بالمقارنـــة بـــالطريق الساحلي ، الذي مازال يعاني من بعض المشاكل، وخاصة في موسم ســـقوط الأمطار.

ج – طريق طبرق الجغبوب .

وهو طريق يتجه من مدينة طبرق شمالاً إلى منطقـــة الجغبـــوب جنوباً، بمسافة بلغت 300 كيلومتر، ويعد هذا الطريق من الطرق القديمة التي يزيد عمرها عن 35 سنة ، ويخدم هذا الطريق في توفير كافة متطلبات أهالي منطقة الجغبوب من مواد غذائية أو من خدمات أخرى ، إلا أنة يعاني مـــن بعض المشاكل ، والتي من أهمها الكثبان الرملية التي تعترض حركة المرور به .

د– الطرق الساحلية الفرعية .

وهي الطرق المتفرعة من الطريق الساحلي الرئيسي باتجاه الشمال و باتجاه الجنوب منه، وتبلغ أطوالها مجتمعه حوالي 215 كيلومتر، وتتراوح أطوالها مابين 1,17–25,92 كيلومتراً، وهي حديثـــة النـــشأة ، إذ لا يزيـــد عمرها عن 23 سنة ، و تخدم هذه الطرق السكان في المناطق الريفية.

كان هذا عن ربط المدينة بداخل البلاد أما عن شبكة الطرق داخل مدينة طبرق فـيوجد بها شبكة من الطـرق يبلغ طولها 106 كـيلومترا، تضـم ثلاثة مستويـات من الطرق وهي **الطرق المعبدة** ، ويبلـغ طولهـا حوالي 35 كيلومتراً ، أما عن المستوى الثـاني فـهي **طرق تحت الإنشـاء** وتشـمل هذه الطرق طرق قديمة يـتم صـيانتها (وسط المدينة) وأخـرى حديثة جاري العمل على تنفيذها ، ويبلغ طولها حوالـي 29 كيلومتراً ، أمـا المستوى الثالث والأخير **طرق غير معبده** ، ويبلغ طولها 42 كيلومترا.

وبصفة عامة ساهمت شبكة الطرق البرية بين ميناء خليج طبـرق وظهيرة في انسياب حركة البضائع سواء الـصادرة منهـا ، أو الـواردة ، وبالتالي كانت عاملا مساعداً في نمو وقيام ميناء خليج طبرق.

2-الوضع الاقتصادي للظهير.

أ – نبذة تاريخية عن الاقتصاد الليبي.

- الفترة الأولى (1943-1963م) ما قبل النفط .

في هذه الفترة كانت ليبيا قد خرجت من الحرب العالمية الثانيـة ، وقد دُمرت بنيتها التحتية التي بناها المستعمر الإيطالي لتحقيق أغراضه فقط ، و بعد أن أحكم الإنجليز والفرنسيون سيطرتهم على ليبيا في سنة 1943م ، بعد هزيمة جيوش المحور وجدوا أمامهم دولة مزقتها الحـروب ، و غيـر مهيأة للحكم الذاتي ، و من ثم أداروا البلاد من قبـل الـسلطات العـسكرية البريطانية و الفـرنسية ، و قد كانت البلاد تعيش في تلك الفترة حالـة مـن الفقر .

إن مرحلة الإدارة الإنجليزية و الفرنسية للبلد التي امتدت بين عامي (1943–1951م) قد أبقت ليبيا غير مستعدة للحكم الذاتي الفعال ، و هـو الأمر الذي لا يختلف كثيراً عن فترة الاستعمار الإيطالي ، و لكن مع وجود تحسن هامشي نسبي في خدمات التربية و الصحة ، و إن كان ذلك من دون برامج أساسية للتنمية الاقتصادية ، و لم يختلف الأمر كثيراً بعد خروج البلد من تحت حماية الأمم المتحدة في ديسمبر سنة 1951م ، فقد بقيت الأوضاع على ما هي عليه .

و قد وُصف الاقتصاد الليبي في تلك الفترة بأنه اقتصاد عاجز ، فقد كانت معظم المشاريع تعاني عجزاً هيكلياً ، و لم يكن الإنتاج المحلي كافيـاً لتغطية الطلب المحلي ، بالرغم من تدني مستوى المعيشة في ذلك الوقت، و ظلت المساعدات و الهبات التي تقدمها الحكومات الأجنبية و الهيئات التابعة للأمم المتحدة و غيرها تمثل المصدر الوحيد لتغطية هذا العجز لعـددٍ مـن السنوات ، و تجدر الإشارة هنا إلى أن الفترة السابقة للمرحلة النفطية ، قـد شهدت خطتين للتنمية ، و لكن لم تُنفذ أي منها نظراً لمحدوديـة المـوارد المالية في ذلك الوقت .

– الفترة الثانية (1963 – 1980م) ما بعد النفط .

لقد شهدت هذه الفترة تحولاً نسبياً في مصادر الاقتصاد الليبي نحو الأفضل، فقد اتسمت هذه الفترة بالازدهار و الوفرة في الموارد المالية مـن النقد الأجنبي منذ بدايتها في سنة 1963م ، عندما حقق ميـزان المـدفوعات الليبي فائضاً ملحوظاً لأول مرة في تاريخه ، و امتدت فترة الوفرة الماليـة حتى سنة 1980م، إذ تـم فيها تنفيذ ثلاث خطط للتنميـة الاقتـصادية ، و

الاجتماعية خلال السنوات : (1963–1968م)، (1973–1975م)، (1976–1980م) ، و قد تبنت هذه الخطط مجموعة من الأهداف أهمها:

1 – الحد من اعتماد الاقتصاد الوطني على نشاط استخراج النفط بوصفة مصدراً رئيسياً للدخل غير متجدد ، و قابل للنضوب .

2– العمل على تقليل الفوارق والتفاوت في مستويات ومعدلات التنمية والدخل بين المواطنين في مختلف مناطق ليبيا .

3– تحمل الدولة (القطاع العام) عبء تمويل برامج ومشروعات التنمية على مستوى الجماهيرية .

4– تنويع قاعدة الاقتصاد الوطني من خلال الدفع بعجلة التنمية في القطاعات الإنتاجية بهدف خلق اقتصاد إنتاجي متنوع .

5– زيادة فاعلية الأيدي العاملة الوطنية ، ومساهمتها في بناء المجتمع .

6– استغلال الإمكانيات و الطاقات المتاحة في جميع مدن و قرى و أرياف ليبيا أفضل استغلال ممكن .

وبالرغم من الاستثمارات الضخمة التي حظيت بها مشاريع التنمية خلال هذه الفترة ، إلا أن الاقتصاد الليبي لم يتخلص من سيطرة القطاع النفطي الذي يشكل معظم الصادرات الليبية منذ سنة 1963م .

– الفترة الثالثة (1981–2005م).

لقد تميزت هذه الفترة بدخول الاقتصاد الليبي في مرحلة الأزمة نتيجة لتدهور العلاقات السياسية بين ليبيا والولايات المتحدة و بريطانيا ، وأيضاً

نتـيجةً لتدهور أسعار النفط سـنة 1982م ، والركـود الاقتـصادي الـذي تعرضت له البلدان الصناعية الذي أثّر بدوره على الدول المصدرة للـنفط و من بينها ليبيا ، و بما أن الصادرات النفطية تمثل عماد الـصادرات الليبيـة تقريباً ، فقد أدى انخفاض أسعارها إلى ظهور العجز في ميزان المدفوعات و الموازنة العامة للدولة لسنوات عديدة، و لقد تأثرت خطة التنميـة الخمـسية (1981–1985م) إذ أدى ذلك إلى تأجيل العديد من مشروعات الخطـة، و كذلك أدى تدهور هذه الصادرات إلى عرقلة الجهود الساعية لإعادة هيكلـة الاقتصاد الليبي من اقتصاد نفطي إلى اقتصاد غير نفطـي نتيجـة لـنقص الموارد المالية من النقد الأجنبي ، مما أدى بدوره إلـى انخفـاض كميـات البضائع المتداولة بالموانئ الليبية، و لقد زاد من عمق الأزمة في هذه الفترة وجود الحصار أو الحظر الذي فرضته الولايات المتحدة و الـدول الغربيـة على ليبيا من خلال تطبيق قرار مجلس الأمن (718) لسنة 1992م، ثـم العقوبات التالية سنة 1993م ، والتي كانت تهدف إلى تجميـد الموجـودات الليبية المالية، و لقد تسببت العقوبات التي فُرضت على ليبيا منذ سنة 1992م في نقص السلع الوسيطة و المواد الخام الضرورية للجهاز الإنتاجي، كـذلك فإن بطء حركة التجارة الخارجية ، وورود جانب مهم عن طريق وسطاء قد زاد من التكلفة الكبيرة التي تكبدها الاقتصاد الليبي نتيجة الحـصار فكانـت بالتالي سبع سنوات من الحصار كفيلة بإحداث آثـار سـلبية عميقـة علـى الاقتصاد الليبي .

و في سنة 1999م تم تعليق العقوبات التي فرضتها الأمـم المتحـدة على ليبيا، و في سنة 2003م تم رفع هذه العقوبات بالكامل ، و ربما كـان الأمر الأكثر أهمية هو رفع الولايات المتحدة الأمريكية في سـبتمبر 2004م

لعقوباتها التجارية المفروضة على ليبيا ، و لقد اقترنت عملية رفع العقوبات الأمريكية مع سحب الولايات المتحدة الأمريكية لاعتراضها على انضمام ليبيا إلى منظمة التجارة العالمية ، و لقد تزامن تعليق الحصار سنة 1999م مع الارتفاع النسبي في أسعار النفط الذي تميزت به هذه السنوات ، و الذي بدأت بوادره سنة 1999م ، و لقد ساعد ذلك على دعم النمو الاقتصادي.

و قد عملت الحكومة الليبية على تفعيل الإصلاحات الاقتصادية بعد رفع العقوبات الدولية سنة 2003م ، و الأمريكية سنة 2004م عن ليبيا ، و اتخذت الحكومة الليبية عدة إجراءات لتقوية دور القطاع الأهلي (الخاص) فخفضت أسعار الفائدة لتشجيع الطلب على القروض من قبل القطاع الخاص، و شجعت الاستثمار الخاص المحلي و الأجنبي ، و وضعت قانوناً جديداً للضريبة ، وألغت الامتيازات الجمركية للمؤسسات العامة وخفضت الضرائب على الواردات ، و بدأت الإعداد لقانون مصرفي جديد يعطي مصرف ليبيا المركزي استقلالية في إدارة السياسة النقدية و تعزيز الرقابة المصرفية .

إن تركة التحول الاشتراكي راكمت الكثير من المشاكل الاقتصادية ، التي أوصلت النشاط الاقتصادي للقطاعات الاقتصادية إلى حالة من الشلل كان لها أكبر الأثر على تدني مستوى المعيشة لدى شريحة واسعة من الليبيين ، ارتبطت بشكل مباشر في تحول غالبية السكان عالة على الدولة من خلال ارتباط مصدر رزقهم بالمرتبات والمعاشات التي تُصرف من الخزانة العامة أو عن طريق الشركات التابعة للقطاع العام ، و التي أخفقت معظمها في النجاح بالمعايير الاقتصادية المعروفة ، و بالرغم من التحولات التي يشهدها الاقتصاد الليبي خلال الأعوام الخمسة الماضية ، إلا أن النشاط الاقتصادي ما

زال ضيق جداً ، وما زال هناك العديد من القيود على حركة رؤوس الأموال و حركة السلع ، كما أن الأوضاع المعيشية لمعظم الليبيين لم تتحسن ، و يجري في ليبيا دعم أسعار السلع الغذائية الأساسية، حيث تُباع للمواطنين بأقل من سعر التكلفة ، و يتم أيضاً دعم أسعار الوقود و الكهرباء ، كما أن خدمات التعليم و الصحة تقدم مجاناً .

ب – الوضع الاقتصادي للظهير (شعبية البطنان).

يمكن تقييم الوضع الاقتصادي للقطاعات الاقتصادية بشعبية البطنان من خلال الأنشطة الاقتصادية المتوفرة بها ، و قياس درجة المساهمة لهذه القطاعات في الدخل الإجمالي للشعبية ، و درجة ما تتيحه هذه القطاعات من فرص العمل ، وكذلك قيمة الأجور المدفوعة للعاملين بهذه القطاعات.

و في صدد تحديد الأهمية الاقتصادية للقطاعات الاقتصادية بشعبية البطنان ، يحتاج أولاً تحديد القطاعات التي يتكون منها الهيكل الاقتصادي للشعبية ، و يمكن تقسيمها إلى الآتي :

1- قطاع الزراعة و الثروة الحيوانية والمائية.
2- قطاع الصناعات و المعادن.

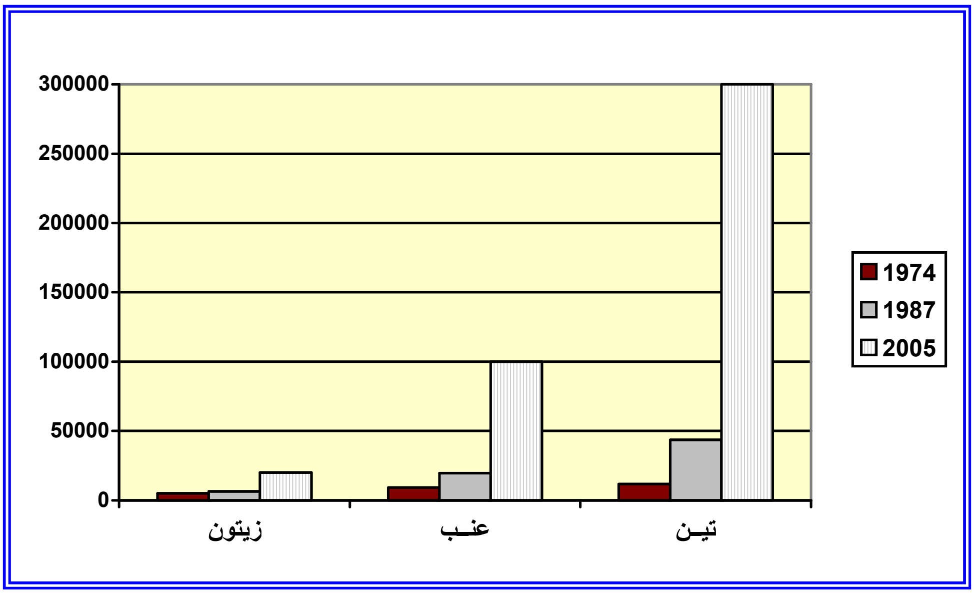
1 – قطاع الزراعة و الثروة الحيوانية و المائية.

يُعد قطاع الزراعة والثروة الحيوانية والمائية رافداً استراتيجياً في عمليات التنمية و الدورة الاقتصادية من حيث ، المساهمة في توفير الإيرادات المالية و الغذاء ، والعمل للمواطن الليبي ، و منطلقاً رحباً من منطلقات التنمية الاقتصادية الواعدة.

أ- الزراعة.

تعتبر الزراعة من أهم مصادر غذاء السكان، و مجالاً من مجالات استخدام القوى العاملة للدول المتقدمة والنامية على السواء ، و لكن قسوة الظروف المناخية بليبيا ، و شحة الموارد المائية ، ونوعية التربة بالإضافة إلى محدودية مساحة الأراضي القابلة للزراعة والتي بلغت 2% من مساحة ليبيا ، مما اثر سلباً في النشاط الزراعي للبلاد بشكل عام ، وشعبية البطنان بشكل خاص ؛ حيث أن الزراعة بكافة أشكالها في شعبية البطنان تمارس في الأودية المنتشرة على الساحل على شكل أشجار، و أهمها : أشجار الزيتون، و العنب، و التين، فقد بلغ عدد أشجار الزيتون سنة 1974م، 4,988 شجرة، ارتفع العدد إلى 6,252 شجرة سنة 1987م، ثم ارتفع العدد ووصل إلى أعلى مستوى له سنة 2005م ، حيث وصل إلى 20,000 شجرة ، أما عن أشجار العنب فقد بلغ عددها سنة 1974م ، 9,141 شجرة ، ارتفع العدد إلى 19,473 شجرة سنة 1987م ، ثم ارتفع إلى أعلى مستوى له سنة 2005 م حيث بلغ 100,000 شجرة، و أخيراً أشجار التين ، و هي من أهم أنواع الأشجار المثمرة بالشعبية ، حيث تنتج لتغطية السوق المحلي بالشعبية ، و كذلك الأسواق الأخرى للشعبيات المجاورة ، حيث بلغ عددها سنة 1974م، 11,650 شجرة، ارتفع العدد إلى 43,716 شجرة سنة 1987م، ثم ارتفع العدد فوصل إلى أعلى مستوى له سنة 2005م، حيث بلغ 300,000 شجرة، و التي يوضحها الملحق (5) والشكل رقم (8)، اللذان يوضحان أهم الأشجار المثمرة ، وتطور حجمها بشعبية البطنان خلال السنوات 1974-1987-2005م ، و بالرغم من الارتفاع الكبير لنسب زيادة عدد الأشجار بأنواعها الثلاثة بالشعبية بين سنتي 1987-2005م

شكل (8) أهم الأشجار المثمرة وتطور حجمها بشعبية البطنان خلال السنوات 1974-1987-2005م.

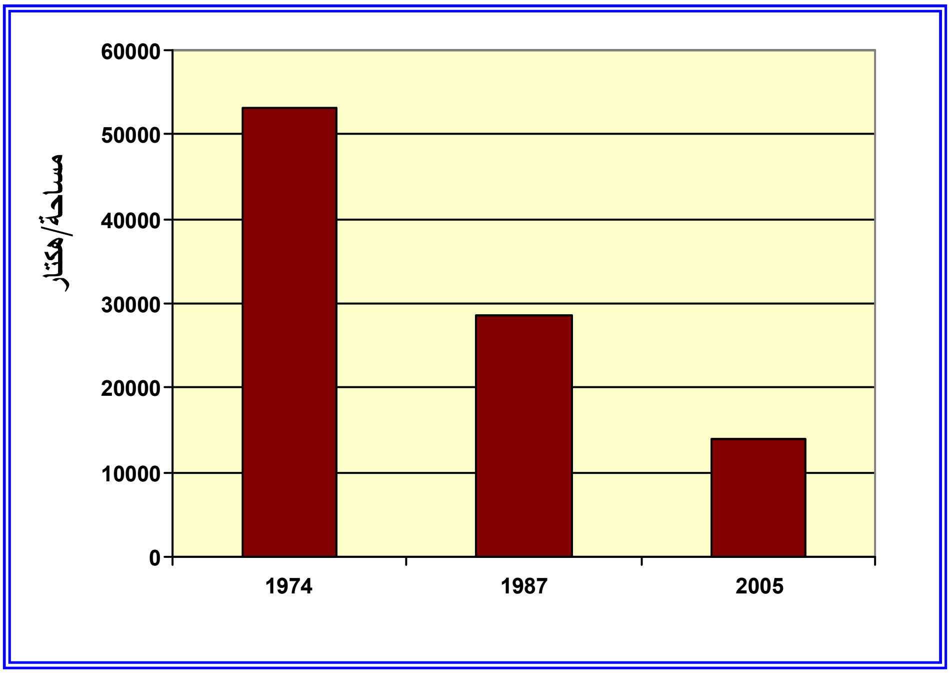


المصدر :- أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية بشعبية البطنان ، مكتب المعلومات والتوثيق ، طبرق جدول يوضح أنواع الأشجار وحجمها بالشعبية للسنوات 1974-1987-2005م ، غير منشورة.

، إلا أن تسويقها يتم محلياً، سواء داخل شعبية البطنان نفسها أو الشعبيات المجاورة ، و لم تصل لمرحلة التصدير الخارجي عن طريق ميناء طبرق التجاري و ذلك راجع إلى قسوة الظروف البيئية الطبيعية متمثلة في قلة الأمطار، بالإضافة إلى محدودية حجم الأراضي المزروعة و المستصلحة بالشعبية والتي بلغت مساحتها سنة 1974م 53,231 هكتار ، انخفضت ووصلت إلى 28,507 هكتار سنة 1987م ، و14,000 هكتار سنة

2005م ، بنسبة انخفاض بلغت -46,4%، و-50,9% على التوالي ، والتي يوضحها كل من الملحق(6) والــشكل (9) اللذان يوضحان المساحة الإجمالية للأراضي المزروعة والمستصلحة بشعبية البطنان وذلك خلال ثلاث سنوات متباعدة هي: 1974-1987-2005م.

شكل(9) المساحة الإجمالية للأراضي المزروعة والمستصلحة بشعبية البطنان خلال السنوات 1974-1987-2005م.



المصدر :- أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية بشعبية البطنان، مكتب المعلومات والتوثيق، طبرق جدول يوضح حجم الأراضي المزروعة والمستصلحة بالشعبية للسنوات 1974-1987-2005م، غير منشورة.

مصادر المياه في شعبية البطنان:

تُعد المياه من أهم العوامل الطبيعية التي تؤثر في مختلف أوجه النشاط الاقتصادي ، وخاصة فيما يتعلق بالنشاط الزراعي ، وتنقسم مصادر المياه في شعبية البطنان إلى ثلاثة أقسام هي :

1- المياه الجوفية.

تشكل المياه الجوفية على الرغم من محدوديتها وتدني نوعيتها المصدر الأساسي للاستعمالات المختلفة ، وخاصة في داخل الشعبية ، ويمكن تقسيم المناطق التي توجد فيها الخزانات الجوفية إلى ثلاثة نطاقات هي : **نطاق طبرق**، و يشمل المنطقة الساحلية الممتدة من البردي و حتى خليج البمبة ، و يحظى هذا النطاق بأعلى كمية لهطول الأمطار بالمنطقة، و تساعد هذه الكمية في تغذية الخزانات أو الآبار الجوفية حيث تتراوح أعماقها ما بين 90–120 متراً، و يتسم بارتفاع نسبة ملوحة مياهه، أما عن النطاق الثاني فهو نطاق الشعبة، و يقع جنوب مدينة طبرق ، و يتراوح عمقه ما بين 100–200 متراً، و يتسم هو الآخر بارتفاع نسبة ملوحة مياهه ، وأخيراً النطاق الثالث هو نطاق الجغبوب، و الذي يقع شمال بحر الرمال، و مما سبق يتضح أن المياه الجوفية بالمنطقة ليست اقتصادية بحيث يُعتمد عليها في تنمية الأنشطة الزراعية بالمنطقة سواء على الساحل أو بالداخل .

2- المياه السطحية.

تعتمد المياه السطحية على الأمطار التي تتساقط موسمياً و بشكل متقطع، و يتراوح معدل هطول الأمطار ما بين 2,1–49,6 مم في السنة ، و

هذا لا يُحدث جرياناً كافياً أو تدفقاً سطحياً ، يُعتمد عليه في مختلف الاستعمالات سواء الصناعية أو الزراعية ، وإن الكمية المحدودة من الأمطار التي تسقط في شعبية البطنان ، و توزيعها غير المنتظم على مدى الأيام يحدد الإمكانيات الزراعية في المنطقة إلى مستويات منخفضة جداً .

3- محطة طبرق البخارية لتحلية مياه البحر.

يوجد عدد 2 محطة لتحلية مياه البحر بخليج طبرق ، الأولى تم إنشاؤها سنة 1976م ، بقدرة إنتاجية بلغت 24,000 م3/اليوم ، إلا أنها في خلال نهاية فترة التسعينات من القرن الماضي (1996-1999م) أصبحت لا تكفي لسد كافة احتياجات المدينة الآخذ عدد سكانها في الازدياد ، و كذلك من حيث النوعية ، هذا من جهة ، و من جهة ثانية انتهاء عمرها الافتراضي، الأمر الذي دفع إلى بناء محطة بخارية جديدة سنة 2001م ، بتكلفة وصلت إلى 127 مليون دينار ليبي ، و بقدرة إنتاجية بلغت 40,000 م^3/ اليوم (1). وهذه الكميات من المياه المحلاة تُنتج لتغطية احتياجات سكان مدينة طبرق فقط ، ولا تستغل في الأنشطة الاقتصادية سواء الزراعية أو الصناعية.

و مما سبق يتضح بأن لا يتوقع للزراعة بالشعبية أن يكون لها أية أهمية اقتصادية كبيرة ، سواء من حيث توفير الغذاء لسكان الشعبية ، ومن ثم عدم تحقيق الكفاية الذاتية من الغذاء ، والاعتماد على الواردات ، أو من

---

(1)- مقابلة شخصية مع الأخ/ عبالعزيز إدريس بوعلوية العبيدي ، مدير محطة طبرق البخارية، بتاريخ 13-2-2006م.

خلال تنويع القاعدة الاقتصادية لشعبية البطنان بشكل عام ، وفي أن تؤثر في حجم صادرات ميناء طبرق التجاري بشكل خاص.

ب- الثروة الحيوانية.

وهو نشاط اقتصادي ما زال يُمارس بشكل بسيط في منطقة البطنان ، و ذلك لقلة الإمكانيات المادية المتاحة في هذا المجال ، وكذلك لقلة الأراضي الرعوية ، وأهم أنواع الحيوانات وحجمها بشعبية البطنان يوضحها الملحق (7) والشكل (10) وهي كالتالي:

1- الأغنام و الماعز.

بلغ عددها سنة 1984م ، 248,311 رأس، ارتفع العدد إلى 458,497 رأس سنة 2005م، فكانت الزيادة في العدد بنسبة 84,6% عن سنة 1984م .

2- الأبقار.

بلغ عددها سنة 1984م ، 2,166 رأس ، ارتفع العدد إلى 4,320 رأس سنة 2005م ، فكانت الزيادة في العدد بنسبة 99,4% عن سنة 1984م .

3- الإبل.

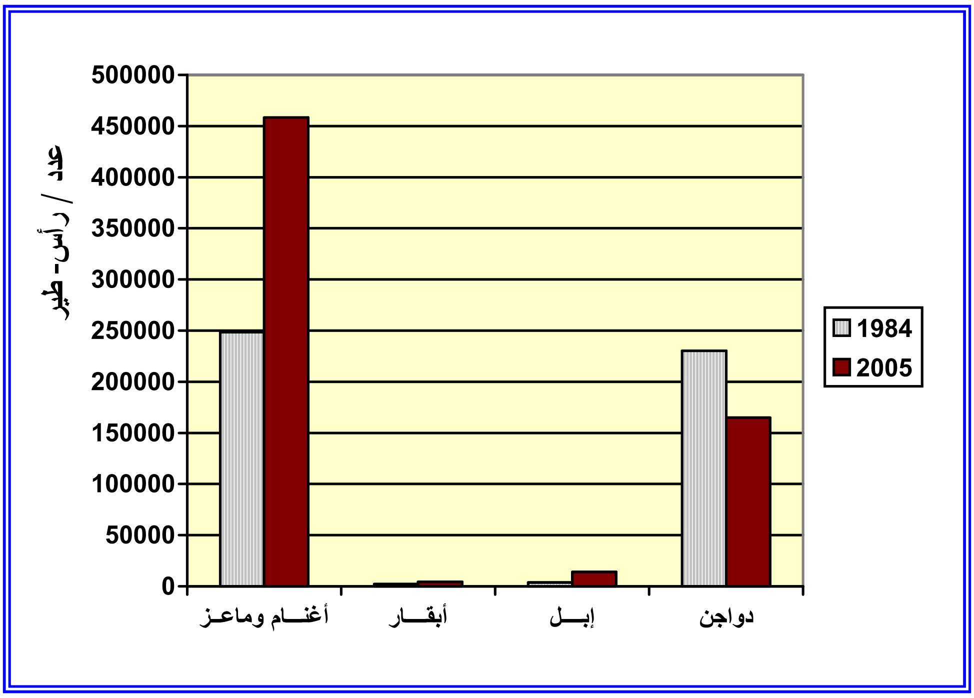
بلغ عددها سنة 1984م ، 3,779 رأس، ارتفع العدد إلى 14,007 رأس سنة 2005م ، فكانت الزيادة في العدد بنسبة 270,7% عن سنة 1984م .

4- الدواجن.

بلغ عددها سنة 1984م ، 230,223 طير ، انخفــض العــدد إلــى 165,000 طير سنة 2005م ، فكان الانخفاض في العدد بنـــسبة -28,3% عن سنة 1984م .

شكل(10) أنواع الحيوانات وحجمها بشعبية البطنان

خلال سنتي 1984-2005م.



المصدر :- أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية بشعبية البطنان ، مكتب المعلومات والتوثيق ، طبرق ، جدول يوضح أنواع الحيوانات وحجمها بالشعبية لسنتي 1984-2005م ، غير منشورة.

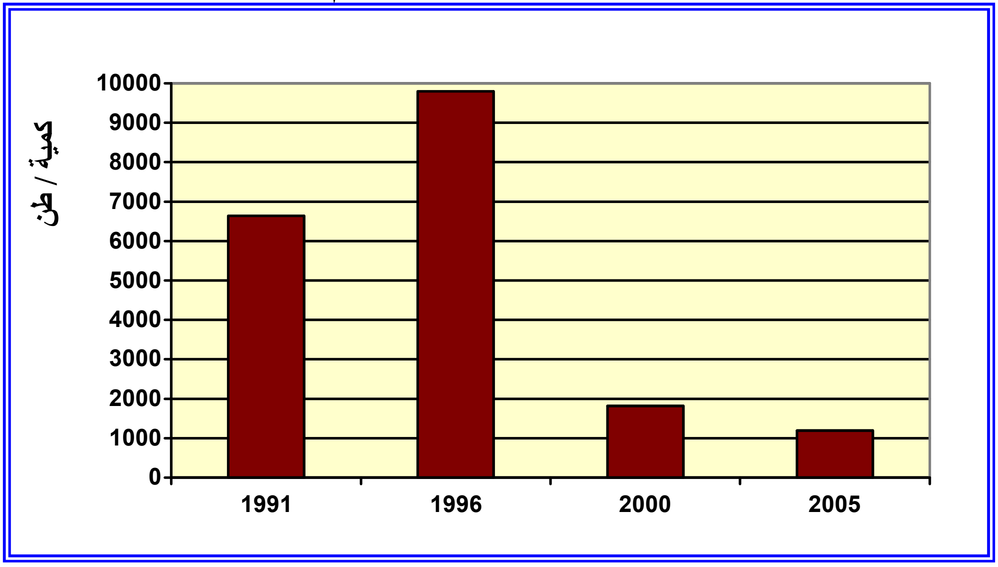
ج- الثروة السمكية :

تُعد الثروة السمكية مكسباً متجدداً إذا ما أُحسنت إدارتها و استغلالها، بالإضافة إلى مساهمة هذا القطاع في الاقتصاد القومي ، و بحكم موقع ميناء خليج طبرق على الساحل الجنوبي للبحر المتوسط مارس سكانها ، ومازالوا يمارسون حرفة صيد الأسماك، إلا أن هذه الحرفة تُمارس بطريقة بدائية مستخدمة القوارب و الشباك التقليدية، الأمر الذي نتج عنه ضعف الإنتاج السنوي، و من خلال الملحق (8) والشكل (11) اللذان يوضحان الإنتاج السمكي بمنطقة البطنان خلال أربع سنوات متباعدة هي 1991-1996-2000-2005م، فأتضح أن كمية الأسماك بلغت سنة 1991م، 6,640 طناً، ارتفعت الكمية ووصلت إلى 9,800 طناً سنة 1996م، بنسبة زيادة بلغت 47,6%، عن سنة 1991م، أما خلال سنتي 2000-2005م، فقد أخذت فيهما كمية الأسماك بالانخفاض التدريجي حيث بلغت 1,820 طناً سنة 2000م، و1,195 طناً سنة 2005م بنسبة انخفاض بلغت -81,4% عن سنة 1996م، و-34,3% عن سنة 2000م ، و يرجع سبب ذلك الانخفاض إلى حل الشركة الليبية للصيد البحري، و إلى رفع الدعم عن الجمعيات ، و أيضاً هجرة بعض الصيادين وتركهم للحرفة ، و الذين قُدر عددهم بحوالي 388 عاملاً سنة 1995م ، انخفض عددهم إلى 347 عاملاً سنة 2005م ، و كذلك لتوقف بعض المراكب عن العمل بسبب نقص قطع الغيار و المحركات، حيث بلغ عدد المراكب سنة 1996م ، 165 مركباً ، انخفضت إلى 147 مركباً سنة 2005م [1]. و منع الصيد في بعض المناطق لدواعٍ أمنية .

---

(1)- أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية بشعبية البطنان، مكتب المعلومات و التوثيق، طبرق، سنة 2006م، غير منشورة.

شكل (11) الإنتاج السمكي بمنطقة البطنان خلال السنوات 1991-1996-2000-2005م.



المصدر :-

1- مفتاح أبو بكر فرج العرفي، الإنتاج السمكي في الجزء الشرقي من الساحل الليبي مقومات الجغرافية ومعوقاته ، بنغازي ، جامعة قاريونس ، كلية الآداب ، 2005م، ص 178 ، غير منشورة .

2- أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية بشعبية البطنان، مكتب المعلومات والتوثيق ، طبرق ، جدول يوضح الإنتاج السمكي بالشعبية لسنة 2005م ، غير منشورة.

من أجل تحقيق المساهمة الفاعلة لقطاع الصيد البحري في الدخل القومي للشعبية ، فإن على القطاع أن يسعى لتحقيق معدل نمو سنوي معقول من خلال زيادة الإنتاج السمكي على أسس علمية ، و الاستفادة من الثروات السمكية المتوفرة ، والتشجيع على الاستثمار في مجال الاستزراع السمكي

بأساليب متطورة بأقل التكاليف ، و دعم البحوث المتعلقة به ، و يتأتى ذلك أيضاً من تنمية الصادرات السمكية ، وزيادة العوائد الاقتصادية للأسماك ، واستكمال البنية الأساسية المتواضعة جداً للنهوض بعمليات الصيد وإدارتها ، وتشجيع القطاع الأهلي لإقامة مشاريع الخدمات الضرورية المرتبطة بما قبل الإنتاج وما بعده ، والعمل على نقل التقنية الحديثة واستخدامها من قبل الصيادين ومسوقي الأسماك ، وبالتالي تحسين دخل الصياد ورفع مستوى المعيشة.

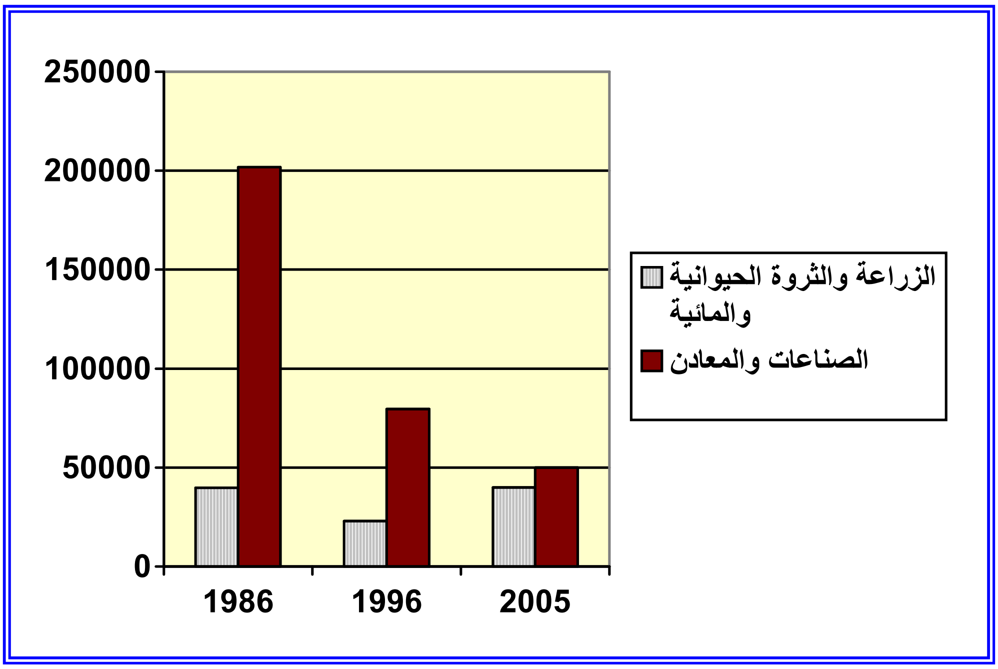
وإذا ما تم التحقق من نسبة الدخل المحقق في قطاع الزراعة ، والثروة الحيوانية و المائية إلى الإجمالي العام للدخل المحلي لشعبية البطنان خلال ثلاث سنوات متباعدة هي: 1986- 1996-2005م، والموضحة في الملحق رقم (9) لأتضح أن تلك النسبة صغيرة ، وأنها أيضاً قد أخذت في الانخفاض التدريجي من 2,1% سنة 1986م ، إلى 0,6% سنة 1996م ، حتى وصلت إلى أدنى مستوى لها سنة 2005م ، بنسبة بلغت 0,5% ، وذلك راجع إلى قسوة الظروف المناخية والمتمثلة بقلة سقوط الأمطار ، وكذلك إلى محدودية حجم الأراضي المزروعة والمستصلحة بالشعبية ، بالإضافة إلى التحولات التي شهدتها البلاد نتيجة لعائدات النفط ، والتي أدت إلى هجرة عدد كبير من السكان الريفيين العمل الزراعي والرعوي إلى المناطق الحضرية ، مما أدى إلى نقص الأيدي العاملة المنتجة واتجاههم نحو قطاع الخدمات، والى أن العديد من الحرف الإنتاجية مازالت تمارس بطريقة بدائية، والى تغير النظام الإداري لليبيا مما نتج عنة حل العديد من الشركات الإنتاجية نتيجة لسوء التخطيط ، وكذلك لم تحظ العديد من الأنشطة القطاع باهتمام من قبل الدولة مما نتج عنة

ضآلة في حجم الاستثمارات المخصصة للقطاع مما أثر سلباً في انخفاض نسبة الدخل المحقق ، أما إذا نظرنا إلى قيمة الإيرادات المتحققة في هذا القطاع خلال السنوات نفسها (الشكل (12)) نلاحظ أن قيمة الإيرادات ، تراوحت ما بين 23,000 ديناراً سنة 1996م، و40,000 ديناراً سنة 2005م .

و فيما يتعلق بحجم العمالة المحقق في قطاع الزراعة والثروة الحيوانية ، و المائية خلال السنوات نفسها ، فيمكن بعد إلقاء نظرة على الملحق (10) والشكل (13) حيث يلاحظ أن عدد العاملين بالقطاع قد بلغ 493 فرد سنة 1986م ، ثم ارتفع العدد فوصل إلى 656 فرد سنة 1996م ، فكانت الزيادة في العدد بنسبة 33,1% عن سنة 1986م ، ثم ارتفع العدد ووصل إلى أعلى مستوى له سنة 2005م ، حيث وصل إلى 1,037 فرد ، مسجلة بذلك أعلى نسبة زيادة إذ بلغت 58,1% عن سنة 1996م ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن نسبة مساهمة قطاع الثروة الحيوانية والمائية في إتاحة فرص العمالة إلى إجمالي فرص العمالة المتاحة في الاقتصاد القومي (الإجمالي العام) لشعبية البطنان خلال السنوات نفسها كانت صغيرة، حيث بلغت 7% سنة 1986م ، و هي أعلى نسبة مسجلة ، انخفضت إلى 6,3% سنة 1996م ، إلى أن وصلت إلى أدنى مستوى لها سنة 2005م ، حيث بلغت 5,2% ، وسبب ذلك الهجرة الواسعة التي تعرض لها عمالة الريف نحو المدينة ، مما شكل عدم توازن في توزيع القوى العاملة بالشعبية، و تحول غالبية السكان عالة على الدولة من خلال ارتباط مصدر رزقهم بالمرتبات و المعاشات التي تُصرف من الخزانة

شكل (12) مستوى الإيرادات المحققة موزعة على القطاعات الاقتصادية بشعبية البطنان خلال السنوات1986-1996-2005م.

القيمة بالدينار الليبي



المصدر:-

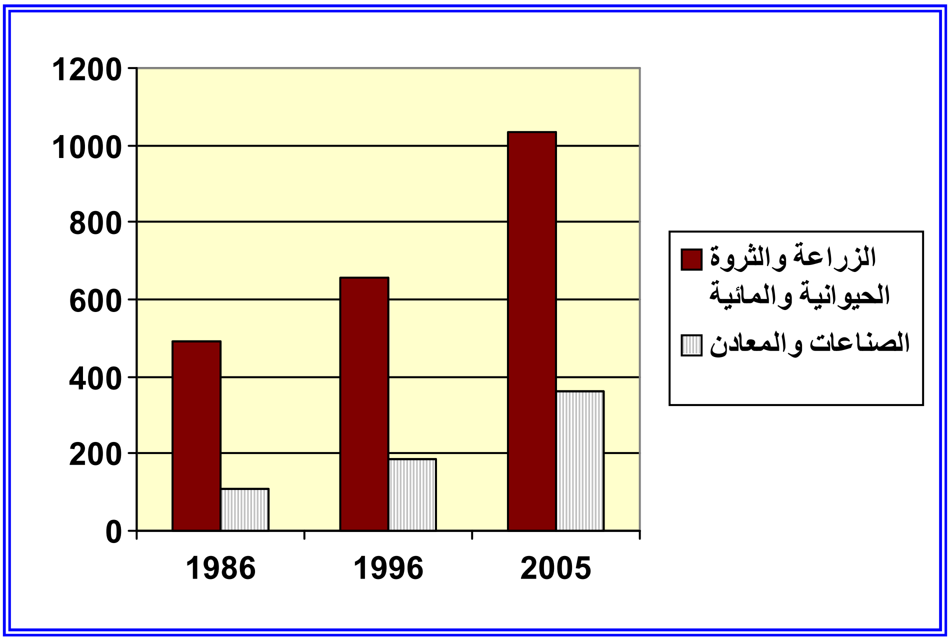
1- أمانة اللجنة الشعبية العامة للمالية بشعبية البطنان ، قسم الموارد المالية،طبرق ، جدول يوضح الإيرادات المالية للأمانات الشعبية خلال السنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.

2- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري، قسم المالي ، جدول يوضح العوائد المالية وبنودها الرئيسية بالميناء خلال السنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.

3- النسب المئوية من إعداد الباحث.

العامة (القطاعات الخدمية) أو عن طريق الشركات التابعة للقطاع العام ، و كذلك إلى عدم وجود حوافز مادية تجذب القوى العاملة نحو القطاعات الإنتاجية (الزراعه والصناعه).

شكل (13) عدد الأيدي العاملة موزعة على القطاعات الاقتصادية بشعبية البطنان خلال السنوات 1986-1996-2005م.



المصدر:-

1-أمانة اللجنة الشعبية للقوى العاملة بشعبية البطنان، مكتب المعلومات والتوثيق، طبرق ، جدول يوضح إحصاءات حصر القوى العاملة بالشعبية خلال السنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة.

2- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري، مكتب شئون العاملين ، جدول يوضح أعداد القوى العاملة بالميناء للسنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة.

3- شركة الخليج العربي للنفط، قسم شئون العاملين ، بنغازي، جدول يوضح أعداد العاملين وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ، غير منشورة .

4- شركة البريقة لتسويق النفط، قسم شئون العاملين ، مستودع 28 مارس طبرق ، جدول يوضح عدد العاملين وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ،غير منشورة.

5- النسب المئوية من إعداد الباحث.

أما عن مستويات الرواتب المدفوعة في قطاع الزراعة والثروة الحيوانية والمائية ونسبتها إلى إجمالي قيمة الرواتب التي تم دفعها في جميع قطاعات شعبية البطنان خلال نفس السنوات ، والموضحة في الملحق رقم (11) فيتضح أن هذه النسب صغيرة أيضاً ، فقد بلغت 4,8% سنة 1986م ، ثم ارتفعت هذه النسب إلى أن وصلت إلى أعلى مستوى لها سنة 1996م ، حيث وصلت إلى 5,1% ، ثم انخفضت إلى 4% سنة 2005م ، ويرجع السبب إلى ارتفاع حجم العمالة في القطاعات الخدمية والتي بلغت نسبتهم 84,4% من إجمالي فرص العمالة المتاحة في الاقتصاد القومي (الإجمالي العام) لشعبية البطنان خلال سنة 1986م ، و 93,4% سنة 1996م ، و 94,6% سنة 2005م، أما عن قيمة الرواتب المدفوعة بهذا القطاع خلال نفس السنوات الشكل (14) ، فقد تراوحت ما بين 118,200 دينار سنة 1986م ، و 247,200 دينار سنة 2005م .

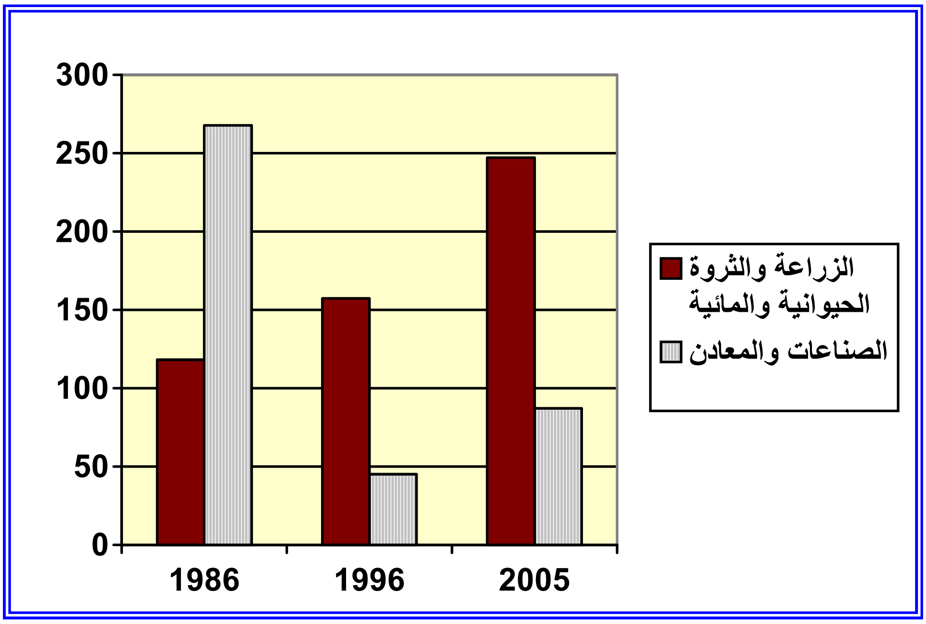
2- قطاع الصناعات و المعادن.

" يوجد في ليبيا نوعان من الصناعات تلك التي تتوفر لها المواد الأولية ، مثل الصناعات البتر وكيماوية ، و هذه تتسم بميزة نسبية في الإنتاج ، وهي موجهة أصلاً للتصدير ، و مجموعة واسعة من الصناعات الموجهة نحو السوق المحلي ، و تعاني هذه الصناعات من انخفاض شديد في الكفاءة.... " [1] .

(1)- اللجنة الشعبية العامة، شؤون الخدمات، مشروع خطة التحول الاقتصادي و الاجتماعي 2002–2006م، ج – ع – ل – ش – أ – ع، الجزء الأول، الإطار الكلي، ناصر 2001م، ص ،61- 62 .

شكل (14) مستوى دخل الأيدي العاملة موزعة على القطاعات الاقتصادية بشعبية البطنان خلال السنوات 1986–1996–2005م.

القيمة بعشرات الآلاف من الدينار الليبي



المصدر :–

1– أمانة اللجنة الشعبية العامة للمالية بشعبية البطنان، قسم الحاسب الآلي ، طبرق ، جدول يوضح مستوى الأجور للأيدي العاملة موزعة على أمانات الشعبية للسنوات 1986–1996–2005م ، غير منشورة.

2– الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري، قسم المالي، جدول يوضح مستوى الأجور العاملين موزعة على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986–1996–2005م ، غير منشورة.

3– شركة الخليج العربي للنفط، للنفط، قسم المالي، بنغازي، تقرير يوضح مستوى أجور العاملين بمرسى الحريقة للسنوات 1986–1996–2005م، غير منشورة .

4– شركة البريقة لتسويق النفط،، قسم المالي، مستودع 28 مارس طبرق، تقرير يوضح مستوى أجور العاملين بمرسى البريقة للسنوات 1986–1996–2005م، غير منشورة .

5– النسب المئوية من إعداد الباحث.

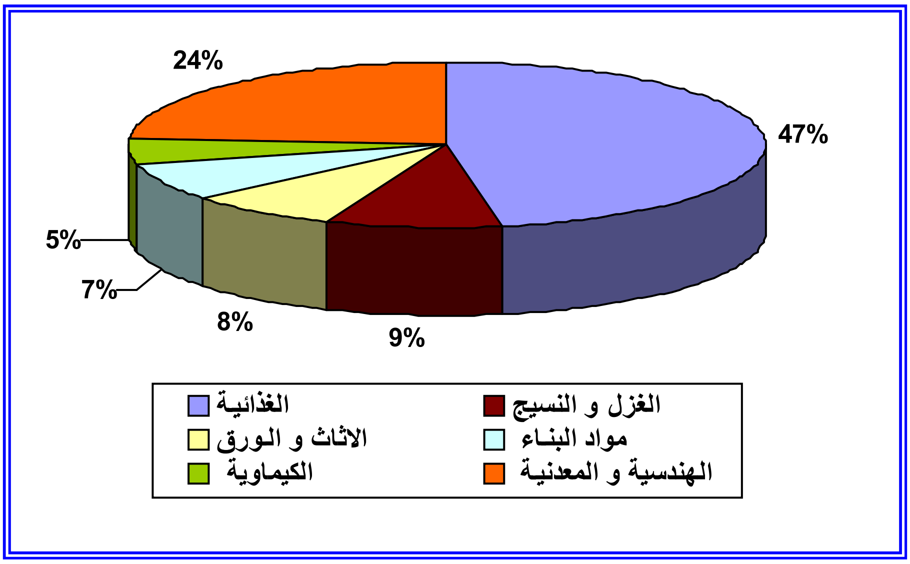
و من خلال الملحق(12) والشكل (15) اللذان يوضحان إجمالي نسبة الأنشطة الصناعية لقطاع الصناعات والمعادن في شعبية البطنان خلال سنة 2005م ، يتضح أن هناك ستة أنواع من الأنشطة الصناعية للقطاع ، تأتي

على رأسها الصناعات الغذائية ، حيث وصل عــددها إلــى 137 مــصنع ، وشكلت ما نسبته 47,2% من إجمالي مصانع قطاع الــصناعات والمعــادن بشعبية البطنان ، ثم تأتي بعد ذلك الصناعات الهندسية والمعدنية في المرتبــة الثانية بعدد بلغ 69 مصنع أي بنسبة 23,8% ، تليها صناعة الغزل والنسيج في المرتبة الثالثة ، والتي بلغ عددها 26 مصنع ، و شكلت ما نــسبته 9% ، ثم تأتي صناعة الأثاث والورق في المرتبة الرابعــة بنــسبة 7,6% ، أمــا الترتيبان الخامس والسادس فكانا من نصيب الــصناعتين التــاليتين بحــسب الترتيب ، وهما: صناعة مواد البنــاء 7,2% ، والــصناعات الكيماويــة ، 5,2%.

إن جميع هذه الأنشطة الاقتصادية لقطاع الصناعات والمعادن بشعبية البطنان تنتج السلع بكميات صغيرة جداً ، وذلك لتغطية السوق المحلي فقط ، ولم تصل لمرحلة التصدير الخارجي عن طريق ميناء طبرق التجاري ، حيث توصف بأنها أنشطة ضعيفة الكفاءة الإنتاجية ، وذلك راجع إلى رداءة المنتج المحلي بالمقارنة بالمنتج المستورد ، والى انخفاض المهارة والكفاءة الإنتاجية للعمالة الليبية ، والى قلة مواد الــخام الضرورية لعمليات التصنيع ، وكذلك لم تحــظ الأنشطة الإنتاجية لقطاع الصناعات والمعادن باهتمام من قبل القوى العاملة والسياسة الاقتصادية للدولة ، مما أثر سلباً فــي انعــدام الــصادرات الصناعية (غير النفطية)عبر ميناء طبرق التجاري (انظر للفصل الثالث) .

و مــن الملحق رقم (9) إذا نــظرنا إلى نســبة الدخل المــحقق في قطاع الصناعات و المعــادن إلى الإجمالي العام للدخل الـــمحلي لــشعبية البطنان خـــلال ثلاث سنوات متباعدة هي: 1986-1996-2005م ، لوجدنا

شكل (15) إجمالي الأنشطة الاقتصادية لقطاع الصناعات و المعادن في شعبية البطنان خلال سنة 2005م.



المصدر :- أمانة اللجنة الشعبية للصناعات والمعادن بشعبية البطنان ، مكتب المعلومات والتوثيق ، طبرق ، جدول يوضح إجمالي الأنشطة الاقتصادية بالشعبية لسنة 2005م ، غير منشورة.

أن تلك النسب قد بلغت أعلى مستوى لها سنة 1986م ، حيث وصلت إلى 10,5% من الإجمالي العام للدخل المحلي لشعبية البطنان ، ثم انخفضت خلال سنتي1996-2005م، فوصلت إلى 2,1%، و 0,6% حسب الترتيب ، و يرجع سبب ذلك الانخفاض إلى سوء التخطيط الاقتصادي للدولة ، حيث تم التركيز على الصناعات النفطية مما نتج عنه عدم قيام صناعات إستراتيجية (غير نفطية) متنوعة ، والى قلة الموارد الأولية الخام ،وكذلك إلى منافسة السلع المستورد للصناعات المحلية من حيث الجودة والسعر ،

بالإضافة إلى صغر حجم السوق ، والى نقص الأيدي العاملة المدربة ، أمـــا إذا نظرنا إلى قيمة الإيرادات المحققة في هذا القطاع خلال السنوات نفسها ، (الشكل 12) لتبين أن أكبر قيمة لها كانت ســنة 1986م ، وهـــي201,800 دينار ، ثم تناقصت في السنــتين التاليتين ، حيـــث وصـــلت إلـــى أدنـــى مستـــوى لها حيث بلغت 50,000 دينار سنة 2005م للأسباب نفسها.

و فيما يتعلق بحجم العـــمالة المحقق في قـــطاع الصناعات والمعادن فـــيمكن بعد دراســـة الملحق رقـــم (10) والـــشكل (13) يتـــضح أن عـــدد العاملين بالقطاع قد بلغ 111 فرد سنة 1986م ، ثم ارتفـــع العـــدد ووصـــل إلى187 فرد سنة 1996م ، فكانت الزيادة في العدد بنسبة 68,5% عن سنة 1986م ، ثم أخذ العدد في الارتفاع سنة 2005م ،إلى أن وصـــل إلى أعلى مستوى له حيث بلغ 362 فـــرداً ، مسجلة بذلك أعلى نـــسبة زيـــادة خـــلال الســـنوات المذكورة أعلاه ، حيث بلغت 93,6% عن سنة 1996م ، أما عن نسبة مساهمة قطاع الصناعات و المعادن في إتاحة فرص للـــــعمالة إلـــى إجمـــالي العمالة المتاحة في الاقتصاد القومي (الإجمالي العـــام) لـــشعبية البطنان خلال ســـنوات سابقة الذكر، كانت صغيرة أيـــــضاً حيـــث بلغـــت 1,6% ســـنة 1986م ، و1,8% خلال سنـــتي 1996–2005م على التوالي ، ويـــرجع السبب إلى اتـــجاه القوى الـــعاملة نـــحو الـــقطاعات الخدميـــة انظر للملحق (10) ، بالإضافة إلى سوء التخطيط من قبل الدولة من حيـــث عدم وجـــود سياسات اقتصادية واعدة تجذب القوى العاملة نحو القطاعـــات الإنتاجية .

ومن دراسة مستويات الرواتب المدفوعة في قطاع الصناعات والمعادن و نسبتها إلى إجمالي قيمة الرواتب التي تم دفعها في جميع قطاعات شعبية البطنان خلال نفس السنوات ، والموضحة في الملحق رقم (11) نجد أن قطاع الصناعات و المعادن قد استحوذ على نسبة لا بأس بها سنة 1986م ، حيث بلغت 10,8% ، إلا أن تلك النسبة انخفضت انخفاضاً كبيراً خلال سنتي 1996-2005م ، فوصلت إلى 1,5%، و1,4% حسب الترتيب ، ويرجع السبب إلى ارتفاع حجم العمالة في القطاعات الخدمية والتي بلغت نسبتها 84.4% من إجمالي فرص العمالة المتاحة في الاقتصاد القومي (الإجمالي العام) لشعبية البطنان خلال سنة 1986م ، و 93,4% سنة 1996م ، و 94,6% سنة 2005م، أما عن قيمة الرواتب المدفوعة بقطاع الصناعات والمعادن في السنوات نفسها، (الشكل (14)) فقد تراوحت بين 45,100 ديناراً سنة 1996م ، و 267,700 ديناراً سنة 1986م .

الفصل الثاني

"دور الميناء وتجهيزاته في النشاط الاقتصادي لشعبية البطنان"

أولاً- نشأة ميناء خليج طبرق.

ثانياً- التجهيزات الأرضية والبحرية:

1- التجهيزات الأرضية. 2- التجهيزات البحرية.

ثالثاً- تقييم وتحليل الوضع المالي لميناء طبرق التجاري:

1- تقييم الوضع المالي العام للميناء. 2- التحليل المالي لبنود إيرادات وتكاليف الميناء

رابعاً- دور ميناء طبرق في النشاط الاقتصادي بالشعبية:

1- دور ميناء طبرق في حركة التجارة الخارجية ومركزه بين الموانئ الليبية.

2- درجة مساهمة ميناء طبرق في الدخل الإجمالي لشعبية البطنان.

3- درجة ما يتيحه ميناء طبرق من فرص للعمالة.

4- قيمة الأجور المدفوعة للعاملين.

أولاً– نشأة ميناء خليج طبرق.

رغم أن التاريخ لم يحدد فترة زمنية لنشأة ميناء خليج طبرق البحري ، إلا أنه قد عُرف بأهمية موقعها منذ أقدم العصور، لما كان يتميز به هذا الميناء من دور الربط بين المدن الخمس اليونانية بالجبل الأخضر غرباً ، وميناء الإسكندرية شرقاً ، وقد ذكر التاريخ بأن مجموعة من المهاجرين من جزيرة كريت نزلوا بمدينة طبرق فلاحظوا بأهمية خليجها الطبيعي ، وأنها تقابل مدينتهم (بيرجوس) مباشرةً في جزيرة كريت ، فسميت بأنتي بيرجوس أي المدينة المقابلة لمدينة بيرجوس.

"وقد ذكرها الجغرافي الإغريقي (بليينو) باسم (أنتي بيرجوس) في النصف الثاني في القرن الرابع ق.م ، كما ذكرت مرة أخرى في خريطة بطليموس سنة 150 ق. م ، وقد كانت طبرق من مراكز الاستيطان الرئيسة الإغريقية ، وظلت بهذا الاسم حتى سنة 527م ، وقد خضعت مع غيرها من مدن إقليم (مارماريكا) الممتد حتى الإسكندرية للفتح الإسلامي بقيادة عمرو بن العاص ، حيث تم فتحها سنة 643 م، (21 هـ)[1]. ***"وقد استخدمها المسلمون بمينائها الحصين مركزاً انطلقوا منها لنشر الدين الإسلامي والتوسع ، كما استخدمها الفاطميون لدعم دولة بني حفص الإسلامية في كريت في فترة حكم المعز لدين الله الفاطمي ، وقد جاءت في وصف ابن سعيد لها بأن فيها ميناء ، وكأنه حوض منقور في الصخر ما للرياح إليه من سبيل ، كما لفت الأنظار إلى أهمية طبرق الرحالة الألماني "سكوتيفورث"، الذي زار طبرق عام***

(1) عثمان المهدي ميكائيل الشريف ، استخدام الأرض الوظيفي للخدمات الاجتماعية في مدينة طبرق بالجماهيرية الليبية: دراسة في جغرافية الخدمات للفترة "1966–2004م"، الخرطوم، جامعة أم درمان الإسلامية، كلية الآداب، 2005م، ص21.، غير منشورة.

1883م ، والذي وصفها بأنها ميناء كفيل بالسيطرة على البحر المتوسط ، وتدل كافة الآثار الموجودة على أهمية كبرى لهذا الميناء في العصور القديمة والوسطي.[1]

كما تدل كافة الآثار الموجودة خلال منتصف القرن الثالث الهجري على اهتمام وعناية الحكومة العثمانية بمدينة طبرق وميناءها الطبيعي ، وقد جعلها الأتراك مركزاً حكومياً تابع لمدينة درنة ، وفي السنوات الأخيرة من الحكم العثماني ، شيدت بها العديد من المنشات ، ومن أهمها منارة خاصة بالسفن ، كما استعمل نابليون بونابرت ميناء خليج طبرق ؛ لترسو الأساطيل الفرنسية في حروبه في البحر المتوسط ، وفي سنة 1864م ، قضت الحكومة العثمانية على محاولة انجلترا في إثارة مسألة الأراضي التي حاول المالطيون احتلالها في مدينة طبرق ، وإن تسيطر على مينائها ، كما قد لوح الجنرال (فليبر) بأهمية ميناء طبرق في الحركة التجارية مع السودان ، بوصفها منفذاً لتجارة القوافل مع الجنوب.

وخلال الغزو الإيطالي لليبيا جعلوا مدينة طبرق هي أول مدينة تُحتل ، نظراً لما تتمتع به المدينة من موقع استراتيجي ؛ وذلك في4-11-1911م . وفي الحرب العالمية الثانية اكتسبت مدينة طبرق وميناءها شهرة تاريخية عالمية، ؛ حيث شُنت عليها العديد من الغارات ، ودارت حول المدينة وفي منطقة البطنان رحى كثير من المعارك ، وزرعت في أرضها مئات الحقول من الألغام ، وغرقت في مياه مينائها عشرات القطع البحرية ، وكان حصيلة كل ذلك خراب

---

(1) نفس المصدر، ص 22.

شبه كامل في المنشآت الحيوية للميناء التجاري ، حيث دمرت 5 أرصفة ، وأغرقت في مياهه 106 قطعة بحرية ، كان من أشهرها المدمرة سان جورج ، إلى جانب تدمير المخازن ومستودعات الوقود وغيرها من المنشآت الإستراتيجية . انظر للصورة (1).

وبعد انتصار الحلفاء في الحرب العالمية الثانية استقر الأمر للبريطانيين في مدينة طبرق ، واستغلوا مينائها في عمليات الإمداد والتموين لقواتهم الموجودة في المنطقة ، وقد تم فتح الميناء على أنه ميناءً تجارياً سنة 1945م ، وفي منتصف الستينيات تم تكليف بعض الشركات المتخصصة لانتشال القطع البحرية (بعد اكتشاف النفط في حقل السرير) التي تم إغراقها بالميناء في أثناء الحرب العالمية الثانية ، كما تمت صيانة وإنشاء الأرصفة التي دمرت ، إذ لم تستقر الموانئ الليبية من الناحية الإدارية خلال الفترة التي سبقت عام 1970م ، نظرا لتغير تبعيتها لعدة جهات ، فقد كانت تتبع الإدارة العامة للموانئ ، وبعدئذ وبموجب القانون (82) لسنة 1970م ، آلت هذه التبعية للمؤسسة الليبية العامة للموانئ والمنائر ، وفي 12-10-1985م ، أصدرت اللجنة الشعبية العامة القانون رقم (21) ، وهو قانون يقضي بتأسيس شركة مساهمة للموانئ الليبية ، والتي أطلق عليها اسم" الشركة الاشتراكية للموانئ"، حيث باشرت الشركة الاشتراكية أعمالها في 4-1-1986م.

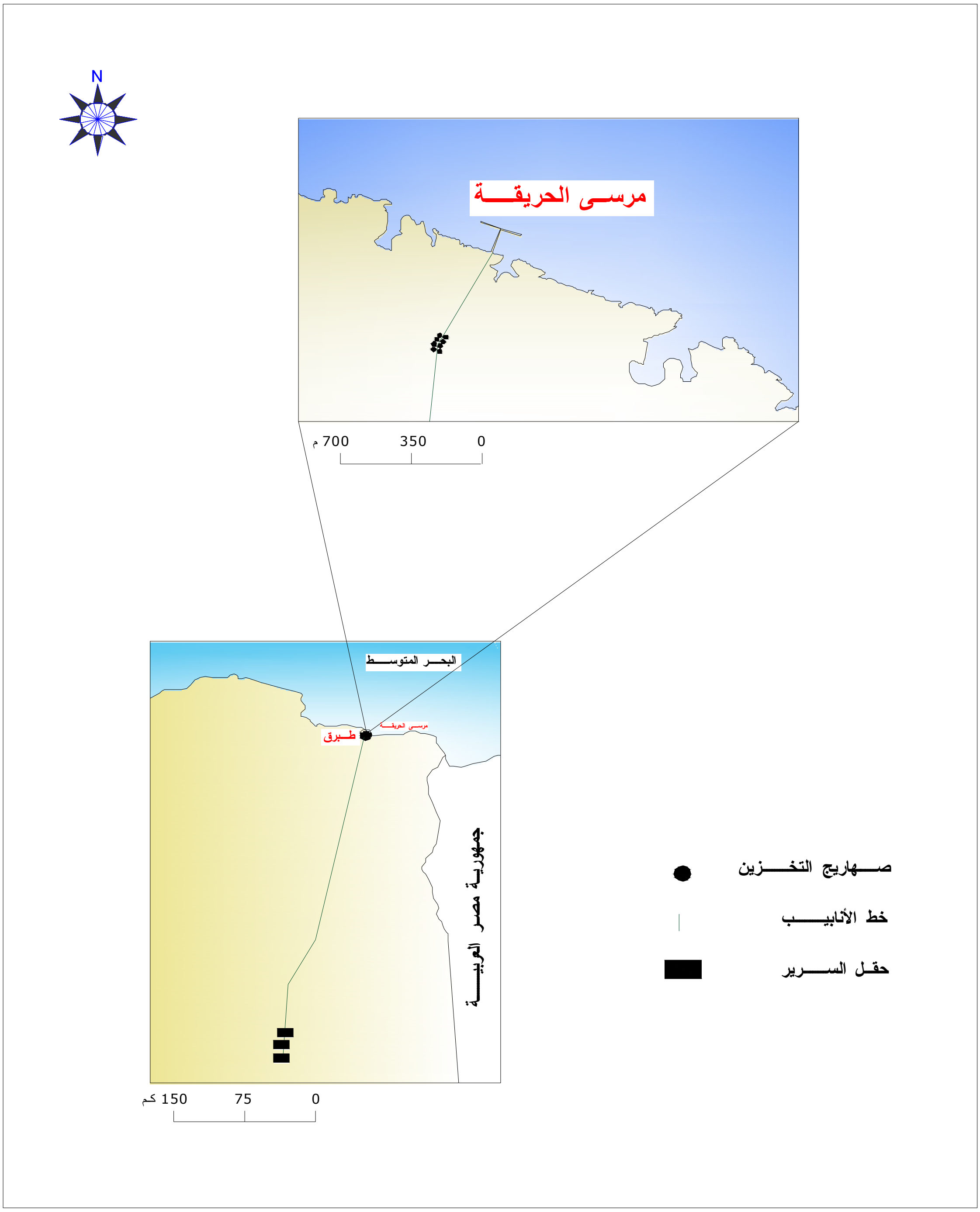
أما عن مرسى الحريقة والبريقة فقد ارتبطت نشأتهما في خليج طبرق باكتشاف النفط في حقل السرير سنة 1961م ، والذي يقع بالتحديد بين خطي طول 22–23 شرقاً ، ودائرتي عرض 27–28 شمالاً، انظر الشكل (16)

، حيث بدأ اكتشاف حقل السرير في سنة 1955م، ففي ذلك العام سنت الحكومة الليبية أول قانون بترول ليبي ، وكان أثره المباشر في تشجيع عدد من الشركات الأجنبية البترولية على التقدم في آن واحد بطلبات الحصول على امتيازات بترولية في البلاد ، مما أدى إلى استكشاف الطاقة البترولية في ليبيا استكشافاً تنافسياً من قبل الشركات التي قُبلت طلباتها، فكانت شركة البترول البريطانية BP ونيلسون بنكرهانت الأمريكية من بين تلك الشركات التي تحصلتا على امتياز رقم (65) الذي يشمل القسم الجنوبي من بحر الرمال (حقل السرير)، غير أنه بعد تأميم هاتين الشركتين خلال بداية عهد ثورة الفاتح (1973م) أصبحا تحت إدارة شركة الخليج العربي للنفط.

صورة (1) دمار منشآت ميناء خليج طبرق خلال الحرب العالمية الثانية



شـــكل (16) خط أنابيـــب حقـل الســـرير مرسـى الحريقـــة



المصدر:- المؤسسة الوطنية للنفط ، طرابلس.

يبعد حقل السرير من أي حقل آخر من حقول البترول بليبيا عن الساحل ، وكان العثور على موقع ساحلي مناسب لبناء ميناء للناقلات مشكلة حيوية ، وبعد دراسة جميع المناطق الممكنة قرر مهندسو شركة BP البريطانيـــة أن الموقـــع الوحيد والمناسب هو ميناء طبرق الطبيعي ، وعندما أبـــدت الحكومـــة الليبيـــة موافقتها على بناء ميناء للبترول في الموقع المعروف بمرسى الحريقـــة ، بـــدأ مهندسو الشركة BP البريطانية مباشرة بتصميم تسهيلات في الإنتاج والتصدير.

وبالرغم من ضخامة العملية ، بما في ذلك مد خط أنابيـــب قطـــره 34 بوصة مطمورة إلى عمق (6) أقدام ، وطوله (513 كيلو متراً)، وبناء رصيف وهو ما يعرف اليوم باسم رصيف الحريقة ، وإنشاء خزانـــات وتـــشييد أجهـــزة الإنتاج، وذلك لإكمال جميع الوسائل الضرورية للتصدير ، فـــإن جميـــع هـــذه الأعمال الهندسية تمت في أقل من سنتين ، بل إن خط الأنابيب وجميع الإنشاءات المتعلقة به أنجزت قبل حـــلول شـــهر ديسمبر ســـنة 1966م ، وأرســـلت أول شـــحنة من بترول حقل الســـرير الخـــام من رصـــيف مرسى الـــحريقة في 12 يناير 1967م ،" ***وأغلب نفط هذا الحقل في الصخور الرملية التي يرجع أصـــلها إلى العصر الكريتاسي بعمق بلغ طوله 9.000 قدم*** ".[1] ويعتبـــر خـــط أنابيـــب السرير طبرق من أطول الخطوط في ليبيا ، وأنه قد أوجد دافعاً قوياً فـــي نمـــو اقتصاديات المدينة من حيث إنشاء محطة مصفاة ذات تأثير مـــستمر فـــي نمـــو المدينة.

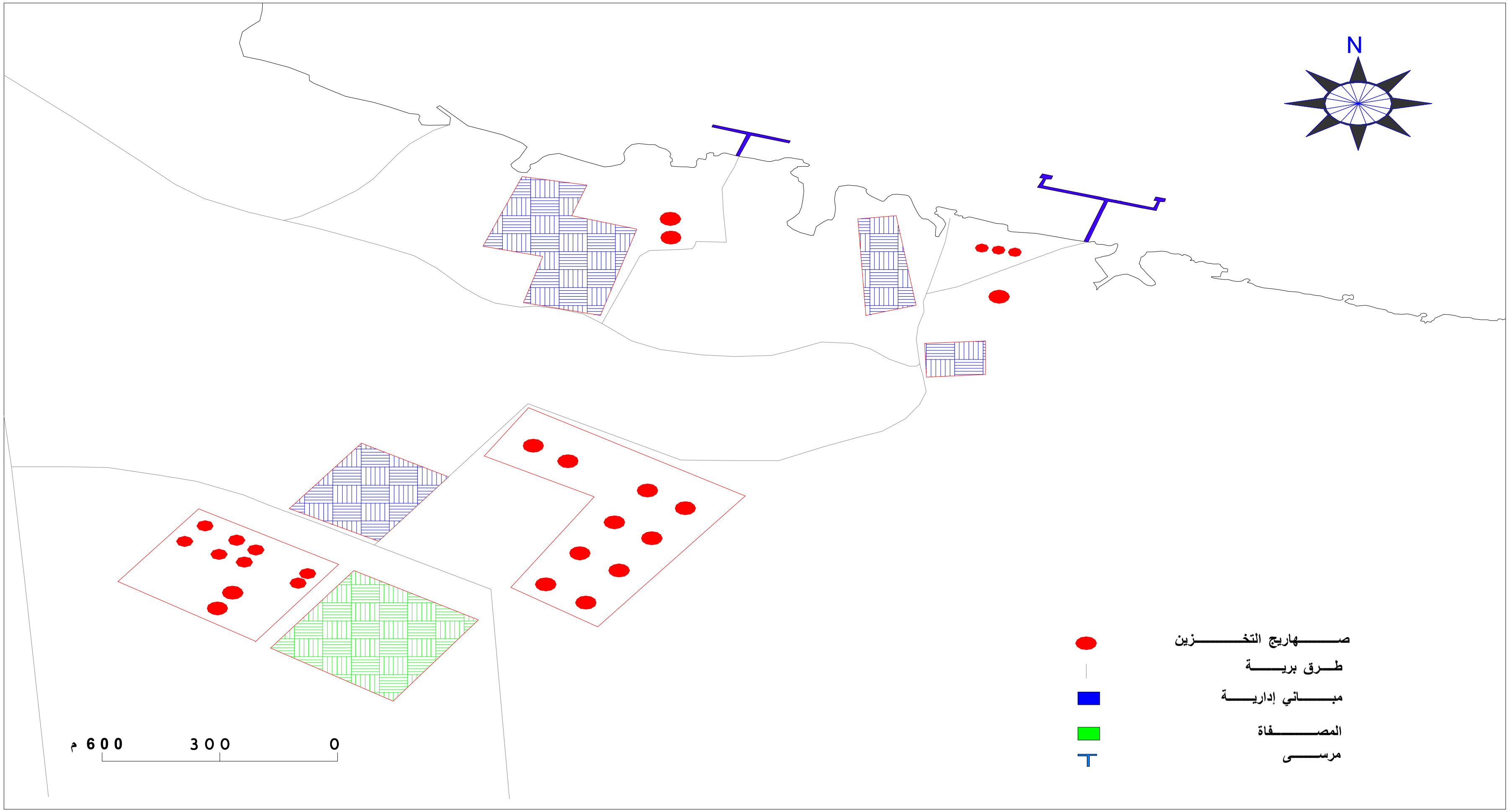
---

(1) محمد المبروك المهدوي، جغرافية ليبيا البشرية، بنغازي، منشورات جامعة قار يونس، 1990م، ص 283.

افتتح مرسى الحريقة رسمياً في 14 فبراير 1967م ، ووصل معـدل إنتاج حقل السرير حوالي 100,000 برميل يومياً ، أي ما يـعادل 5 ملايـين طن ، ثم ارتفعت الكمية إلى حوالي 300,000 برميل يومياً سنة 1968م ، ثـم ارتفعت أيضاً إلى أن وصلت كميتة حوالي 400,000 برميل يومياً سنة 1969م ، كما يبلغ احتياطي حقل السرير من النفط الخام نحـو 23,068,000 برميـل ، ودعت الحاجة لأجل المحافظة على معدل الإنتاج المرسوم إلى إنشاء تـسهيلات إضافية في كل من الحقل والمرسى، حيث زيدت تسهيلات الشحن فـي مرسـى الحريقة، بإضافة مرسى عائم آخر وأجهزة ملحقة به، وذلك لتمكين تحميل ناقلتين في آن واحد ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى بني في خلـيج طبـرق سـنة 1971م، مرسى إضافي رأسه على شكل (T) ، وذلـك لإضـافته إلـى هيكـل الرصيف الحالي على الجانب الغربي من مرسى الحريقة انظر شكل رقم (17)، وهو ما يعرف اليوم بمرسى البريقة التابع لشركة البريقة لتسويق النفط، حيث يتم عن طريقه تسويق منتجات مصفاة طبرق التي بدأ إنشائها في 1983/10/25م ، وتم الانتهاء منها في 1985/7/13م ، ودخلـت مرحلـة الإنتـاج الفعلـي فـي 1987/1/1م ، إلى داخل الجماهيرية وخارجها وأهم منتجاتها هي الغاز المـسال والنافـتا الخفيفة والكيروسـين المنزلي وكيروسين الطائرات والديزل والزيـت الثقيل ، وتبلغ الطاقة الإنتـاجية الإجمالية لمصفاة طبرق نحو 30,000 برميـل يومياً.

" ويمتاز مرسى الحريقة عن موانئ خليج سرت بأن به خط مياه يتصل بصهاريج وجهاز ترشيح يسمى "السبورة" غايته المحافظة على مياه البحر من الـتلوث ببقايا البترول، لأن الناقلات تأتي إلى الـموانـي الـليبية محمله بالمياه لـتفادي مخاطر الـسفر فارغـة، وعند وصولها إلى مرسى الـحريقة توصل

شكل (17) منشأت شركتي الخليج و البريقة النفطيتين بخليج طبرق



المصدر :- الدراسة الميدانية 2004م.

بالخراطيم ويبدأ في عملية سحب المياه عبر الأنابيب إلى الخزانات، يتم بعـدها فصل المياه عن بقايا البترول العالقة ثم تلقى المياه النقية إلى البحـر بعكـس الموانئ الأخرى.... [1] . هذا من جهة ، ومن جهة أخرى يستفاد مـن العوالـق النفطية بتجميعها في خزانات خاصة بكميات إنتاجية بحيث يعاد تـصديرها فـي وقت لاحق.

ثانياً- التجهيزات الأرضية والبحرية:-

1- التجهيزات الأرضية:-

أ- الأرصفة.

ب-المخازن.

ج- المعدات والآلات البحرية.

أ- الأرصفة.

"***تختلف الأرصفة Quays من مـيناء إلى آخر أو في الميناء الواحد من حيث اتجاهاتها وأطوالها واتـساعها وعمق المياه أمامها، وكذلك المنشآت المقامة عليها، نتيجة لعدة عوامل طبيعية وبشرية....***" [2]. " ***وعادة مـا تعلـو الأرصفة عن سطح البحر بمسافة تتناسب وأنواع الـسفن المـستخدمة لهـا، ويراعى فيها أيضاً الفارق بين حركتي المد والجزر في المنطقة، كما تثبت كتل خشبية ومطاطية على الجانب الذي تتراكى بجانبه السفن لـحماية الرصيف من***

---

[1] نفس المصدر، ص ، 299- 300.

[2] أبو مدينة، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، ص 145 .

الاحتكاك والاصطدام المباشر بأجسام السفن ". [1] والتي يوضحها الصورة رقم (2)، حيث تتعدد أرصفة ميناء خليج طبرق من حيث الشكل والعمق والاستخدام، فقد بلغ عدد أرصفته سنة 2006م، خمسة عشر رصيفاً، بطول إجمالي بلغ 2,733 متراً، تتوزع منه ما نسبته 52,4% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق بالقسم الشمالي لخليج طبرق، انظر إلى الملحق رقم (13) ونسبة 47,6% بالقسم الجنوبي.

ويمكن تقسيم أرصفة ميناء خليج طبرق إلى القسمين التاليين:
أولاً- أرصفة القسم الشمالي.
ثانياً- أرصفة القسم الجنوبي.

أولاً - أرصفة القسم الشمالي:-
1- أرصفة الميناء التجاري.

تقع شمال غرب خليج طبرق وهي تتبع الشركة الاشتراكية للموانئ، ويوجد بها عدد 8 أرصفة تتراوح عماقها ما بين 4 -8,5 مترا، بطول قدره 1,303 مترا، وهو ما يمثل 47,7% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق، وتستطيع ثمانية سفن من ذات الغاطس التي تناسبها هذه الأعماق أن ترسو به في آن واحد، وتصنف أرصفة ميناء طبرق التجاري بالأرصفة المتعددة الأغراض.

---

(1) نفس المصدر، ص 146 .

صورة (2) رصيف ميناء طبرق التجاري



2- أرصفة الصيد.

تقـــع غرب ميناء طبرق التجاري مباشرة، وهي تتبع أمانة الزراعـــة و الثروة الحيوانية والمائية بالشعبـــية، ويوجد بها رصيفان فـــقط، حيث يتـــراوح عمـــقهما ما بين 2-4 متر، وهي أقـــل عمقـــاً مقارنـــة بالأرصـــفة الموجـــودة بـــالخليج، وذلك راجـــع إلـــى عمليات الردم الذي تعـــرض لـــه الرصيـــفان لغرض توسيع مـــدخل الميناء التجاري سنـــة 1981م، ويبلغ طـــول الرصيفين حوالي 130 متـــراً، يمثلان ما نسبـــته 4,7% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء

خليج طبرق، ويستخدما لرسو قوارب صيد الأسماك التي هي من النوع البسيط والتقليدي، والتي توضحها الصورة رقم (3).

صورة (3) رصيف الصيد الشمالي



ثانياً- أرصفة القسم الجنوبي:-

1- مرسى الحريقة النفطي.

يقع مرسى الحريقة جنوب شرق خليج طبرق، وهو يتبع شركة الخليج العربي للنفط، ويبعد المرسى بحوالي 630 متراً عن الشاطئ من الجنوب إلى الشمال، ويتكون المرسى من رصيف ثابت على شكل (T)، ويتراوح عمقه ما

بين 18,2–20 متراً، بطول قدره 800 متراً، وهو ما يمثل 29,3% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق، والتي يوضحها الشكل (2)، "***.... وفي أمكان الرصيف الثابت استقبال ناقلتين في آن واحد حمولة كل منها 100.000 طناً، وقد تم استقبال ناقلة حمولتها حوالي 115,000 طناً*** ".[1] ويستخدم المرسى لتصدير النفط الخام فقط وخاصة إلى الدول الأوروبية.

2- مرسى البريقة النفطي.

ويقع غرب مرسى الحريقة النفطي بحوالي 950 متراً تقريباً [2]. وهو يتبع شركة البريقة لتسويق النفط، ويبعد المرسى بحوالي 500 متراً عن الشاطئ من الجنوب إلى الشمال [3] . وهو أيضاً يأخذ شكل (T)، ويتراوح عمقه ما بين 11,7–14 متراً، بطول قدره 300 متراً، وهو يمثل 11% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق، وهو مهيأ لاستقبال ناقلة واحدة فقط، ويستخدم المرسى لتصدير واستيراد المشتقات النفطية إلى الأسواق العالمية خارجيا،وداخلياً (مدن الجماهيرية).

3- أرصفة الصيد .

وتقع غرب مرسى البريقة النفطي بحوالي 1,320متراً تقريباً.(4) وهي تتبع أمانة الزراعة و الثروة الحيوانية والمائية بالشعبية، ويوجد بها رصيفان فقط وتتراوح أعماقهما ما بين 8,5–10,5 متراً، ويبلغ طول الرصيفين حوالي

---

(1) محمد المبروك المهدوي، مصدر سابق، ص ص، 297- 299.
(2) من إعداد الباحث استناداً إلى الدراسة الميدانية، 2006م.
(3) نفس المصدر.
(4) نفس المصدر.

200 متراً تمثل 7,3% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق، وتستخدم لرسو قوارب صيد الأسماك التي هي أيضاً من النوع البسيط والتقليدي.

ب- المخازن وساحات التخزين.

توجد المخازن بالموانئ البحرية لحفظ البضائع سواء الواردة أو الصادرة مؤقتاً إلى حين إتمام الإجراءات، وتختلف المخازن من حيث طريقة بنائها واستخدامها، فهناك ثلاثة أنواع من المخازن بميناء خليج طبرق، اثنان منها يوجدان بميناء طبرق التجاري فقط، وهي مخازن مسقوفة ومخازن مكشوفة، أما عن النوع الثالث والأخير وهي مخازن النفط الخام ومشتقاته وتوجد بمرسى الحريقة والبريقة النفطيين.

يبلغ إجمالي المساحة المخصصة لتخزين البضائع في ميناء طبرق التجاري حوالي 106,600 *متراً مربعاً*، 3,4% منها أي 3,600 *متراً مربعاً* مخازن مسقوفة،" ***ويوجد عدد 2 من المخازن المسقوفة مساحة كل منها 1,800 متراً مربعاً، وأما عن باقي المساحة وهي 103,000 متراً مربعاً وتمثل 96,6% من إجمالي المساحة المخصصة لتخزين البضائع، فهي عبارة عن مساحات مكشوفة، ويوجد عدد 2 من الساحات التخزينية المكشوفة إحداها داخل الميناء، انظر الصورة رقم (4) وتبلغ مساحتها حوالي 9,000 متراً مربعاً، والأخرى خارج الميناء وتبلغ مساحتها 94,000 متراً مربعاً....***"[1] . " وهذه الساحات المكشوفة مخصصة للبضائع التي لا تتلف نتيجة لتعرضها للظروف المناخية ، كما أن المخازن المتوفرة غير مجهزة بالآليات و المستلزمات المناسبة ،

---

[1] عبد الفتاح عبد السلام أبو حبيل، وآخرون، مصدر سابق، ص 206.

بالإضافة إلى عدم توفر المخازن المبردة بميناء طبرق التجاري، مما يترتب علية عدم قدرة الميناء على استقبال أنواع عديدة من البضائع التي تحتاج إلى تخـــزين المبرد .

صورة (4) ساحة التخزين المكشوف بميناء طبرق التجاري



هذا عن ميناء طبرق التجاري من جهة، أما عن القوة التخزينية لمرسى الحريقة والبريقة النفطيين من جهة ثانية فتبلغ 51,000 طن متري أي ما يعادل 385,000 برميل موزعة على 10 صهاريج خاصة بتخزين النفط الخام الجاهز

للتصدير عن طريق مرسى الحريقة، وكذلك لاستقبال أو تصدير المشتقات النفطية الأخرى عن طريق مرسى البريقة. انظر للشكل (17).

ج-المعدات والآلات البرية.

"*يوجد بميناء طبرق التجاري مع بداية تأسيس الشركة الاشتراكية للموانئ (1986م) عدد من الآليات والمعدات الميكانيكية التي تخدم أرصفة ومساحات التخزين، ومنها الرافعات الشوكية، والتي تعتبر من أكثر أنواع الرافعات انتشاراً بالميناء، حيث بلغ عددها 22 رافعة بحمولات تتراوح من 3 – 50 طن* "[1]. " **زود منها بـ 7 رافعات تتراوح حمولتها ما بين 3-35 طن سنة 1999م، وعدد2 رافعة بنجولي 50 طن، و4 شفاطات حبوب** [2] . وجميع المعدات والآلات البرية الموجودة بالميناء هي من الأنواع التقليدية والتي تحدد أنواع معينة من السفن التقليدية التي تتعامل مع ميناء طبرق التجاري والتي لا تتماشى مع التطورات التكنولوجية الحديثة العالمية المعمول بها في عمليات النقل البحري، وأغلب هذه المعدات البرية عاطلة عن العمل بسبب انتهاء عمرها الافتراضي ، وكذلك لعدم وجود الأيدي العاملة المدربة على إصلاح هذه المعدات بالورشة الموجودة بالميناء، مما يؤدي إلى تعطيل حركة الشحن والتفريغ بالميناء والذي بدوره يؤثر سلباً في اقتصاديات الميناء .

---

(1) نفس المصدر، ص 205.
(2) مقابلة شخصية مع الأخ/ أبو بكر عثمان أميمة ، رئيس قسم المناولة بميناء طبرق التجاري، بتاريخ 2006/6/4م.

2- التجهيزات البحرية:

أ- المدخل والمساحة المائية لخليج طبرق.

ب- المعدات والقطع البحرية.

أ - المدخل والمساحة المائية لخليج طبرق.

ينحصر مدخل ميناء خليج طبرق من الجهة الشرقية، انظر الشكل (2)، ويبلغ اتساعه نحو 1,320 متراً، وبعمق من 18 إلى 20 متراً "[1] "***...في حين تبلغ مساحة الحوض المائي للخليج حوالي 5,900,000 متر مربع***[2] . ويبلغ العمق في الحوض ما بين 4 أمتار إلى 21 متر.

ويمتاز قاع الحوض المائي لخليج طبرق بقلة عمقه من ناحية الشمال الذي يقع فيه المرفأ التجاري في الشمال الغربي، وارتفاع عمقه من ناحية الجنوب الذي يتمركز به مرسى الحريقة والبريقة النفطيين ، وبذلك فإن قدرة مرسى الحريقة والبريقة على استقبال النواقل ذات الغاطس الكبير أكبر منه في المرفأ التجاري ، أما عن مرسى الحريقة النفطي فيبلغ عمقه نحو 18,2 متراً ، وبذلك لا يصلح إلا للنواقل التي يصل غاطسها إلى 16,2 متراً ، أو 16,7 متراً إذا كانت الأحوال الجوية جيدة ، أما عن مرسى البريقة فعمقه أقل من عمق مرسى الحريقة، إذ يبلغ نحو 11,7 متراً، ورصيف الحاويات والمتعدد الأغراض (الميناء التجاري) ما بين 4-8,5 متراً.

---

[1] من إعداد الباحث استناداً إلى شكل رقم (3).

[2] عبد الفتاح عبد السلام أبو جبيل، وآخرون، مصدر سابق، ص 204.

ب- المعدات والقطع البحرية.

ثمة خدمات وتسهيلات تقدم للسفينة أثناء وجودها في المياه الإقليمية، وقبل رسوها و أثناء مغادرتها، وهي ما يعرف باسم التسهيلات الملاحية وتتمثل بالمنائر والعلامات الإرشادية داخل الميناء وخارجه، والقطر حيث جهز ميناء طبرق بمنارة واحدة توجد في شمال شرق الميناء التجاري، انظر الصورة رقم (5)، وهي تتبع الشركة الاشتراكية للموانئ، والتي تقوم بالصيانة الدورية لها لكي تعمل طوال العام، وكذلك جُهز الميناء بمجموعة من العلامات الإرشادية التي تطفو على سطح الماء لتوضح مسار دخول وخروج السفن من الخليج والتي يوضحها الشكل (2) ، أما عن القطع البحرية التي يمتلكها ميناء خليج طبرق فقد بلغ عددها سنة 1986م، 2 ، زاد عددها ووصل إلى 3 قطع بحرية سنة 2001م، وهي قاطرة المختار، هولندية الصنع بقدرة بلغت 2,200 حصاناً، وقاطرة إنقاذ 2 ، هولندية الصنع أيضاً بقدرة بلغت 2,600 حصاناً ، وأخيراً قاطرة إنقاذ 3 ، هولندية الصنع بقدرة 2,600 حصان [1] . ومهمتها قطر ورفع السفن المترددة على ميناء طبرق التجاري، وكذلك النواقل النفطية المترددة على مرسى الحريقة والبريقة النفطيين لمساعدتهما في أثناء الدخول للميناء وكذلك قطرها وإرشادها عند مغادرتها من الميناء.

---

[1] مقابلة شخصية مع الأخ/ كمال عبد العزيز الكواش ، قسم الشؤون البحرية بميناء طبرق التجاري، بتاريخ 2006/6/2م.

صورة (5) منارة طبرق



ثالثاً- تقييم وتحليل الوضع المالي لميناء طبرق التجاري:-

1- تقييم الوضع المالي العام للميناء.

وبتتبع البيانات الواردة في الملحق (14) والشكل (18) اللذان يوضحان الإيرادات والمصروفات بميناء طبرق التجاري، خلال خمس سنوات متباعدة هي 1986-1991-1996-2001-2005م يمكن ملاحظة الآتي :

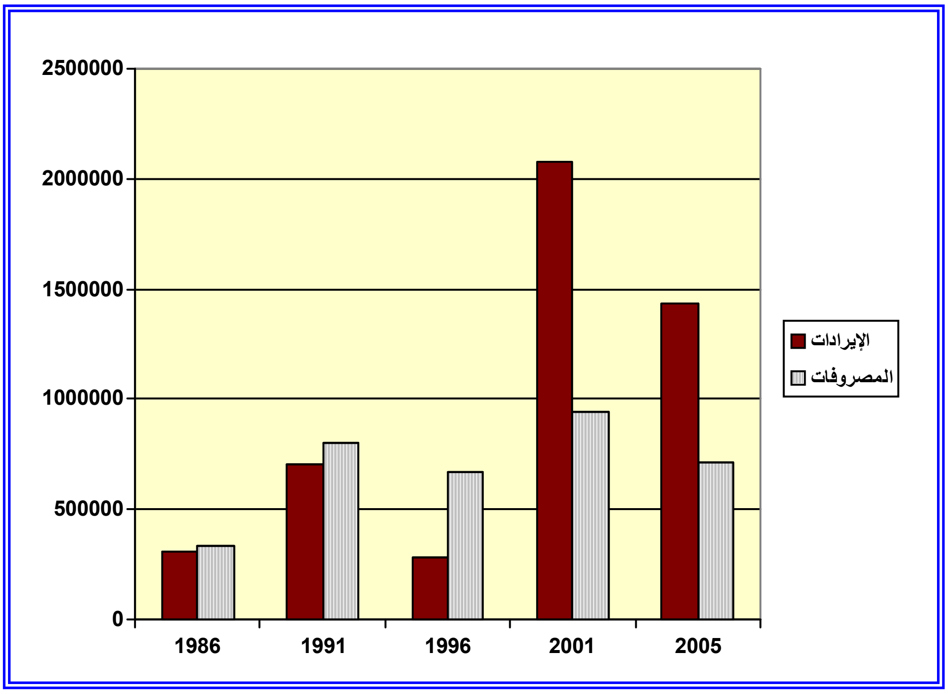
أ- أن قيمة الإيرادات شهدت نمواً متذبذباً بين الزيادة والنقصان، فقد وصلت لأعلى مستوي لها سنة2001م، حيث بلغت 2,076,711 ديناراً ليبياً، بينما وصلت هذه القيمة أدنى مستوى لها سنة 1996م، حيث بلغت 282,810 ديناراً ليبياً ، فخلال سنة 1991م، ارتفعت قيمة الإيرادات من 302,343 ديناراً ليبياً ، سنة 1986م، إلى 702,881 ديناراً ليبياً ، بنسبة ارتفاع بلغت 132,5 %عن سنة 1986م، بينما انخفضت قيمة الإيرادات بالميناء وذلك في سنة 1996م ، حيث بلغت 282,810 ديناراً ليبياً، فكان الانخفاض في القيمة بنسبة -59,8% عن سنة 1991م، وهي أعلى نسبة انخفاض مسجلة خلال السنوات المذكورة أعلاه ، وذلك راجع إلى انخفاض كميات البضائع المتداولة بالميناء من 104,228 طناً سنة 1991م إلى 65,549 طناً سنة 1996م بنسبة انخفاض بلغت -37,1% عن سنة 1991م، وكذلك إلى انخفاض عدد السفن المترددة بالميناء من 34 سفينة سنة 1991م إلى 20 سفينة سنة 1996م، بنسبة انخفاض بلغت -41,2% عن سنة 1991م، وذلك بسبب تطبيق قرار مجلس الأمن (718) لسنة 1992م ، الذي فرضته الولايات المتحدة الأمريكية والدول الغربية على ليبيا ، مما تسبب في تدني كمية البضائع العامة والسفن المترددة على الموانئ الليبية بشكل عام وعلى ميناء طبرق التجاري بشكل خاص ، غير أن قيمة الإيرادات قد حدث بها ارتفاع كبير في سنة 2001م ، حيث وصلت إلى 2,076,711 ديناراً ليبياً، وهي أعلى قيمة مسجلة خلال السنوات سالفة الذكر ، فكانت الزيادة في القيمة بنسبة 634,3% عن سنة 1996م ، وهي أعلى نسبة زيادة مسجلة خلال نفس السنوات، ويرجع ذلك أيضا إلى ارتفاع كميات البضائع المتداولة بالميناء من 65,549 طناً سنة 1996م إلى 323,242 طناً سنة 2001م بنسبة ارتفاع بلغت 393,1% عن سنة 1996م ، وكذلك إلى ارتفاع أعداد السفن

المتداولة بالميناء بحيث ازدادت أعدادها من 20 سفينة سنة 1996م، إلى 218 سفينة سنة 2001م،(أنظر الفصل الثالث) بنسبة ارتفاع بلغت 90,8% عن سنة 1996م ، وذلك بسبب رفع العقوبات سنة 1999م ، التي فرضتها الولايات المتحدة الأمريكية والدول الغربية على ليبيا والتي أدت بدورها إلى زيادة كميات البضائع العامة المتداولة بالميناء ، أما عن سنة 2005م فقد حدث فيها انخفاض في قيمة الإيرادات فوصلت إلى 1,436,109 ديناراً ليبياً ، فكان الانخفاض في القيمة بنسبة -30,8% عن سنة 2001م، ويرجع ذلك إلى انخفاض كميات البضائع المتداولة بالميناء من 323,242 طن سنة 2001م إلى 147,131 طناً سنة 2005م ، وكذلك إلى انخفاض أعداد السفن المترددة بالميناء من 218 سفينة سنه 2001م إلى 139 سفينة سنة 2005م.

ب- وصلت قيمة المصروفات لأعلى مستوي لها سنة 2001م، حيث بلغت 938,768 ديناراً ليبياً، بينما وصلت هذه القيمة لأدنى مستوى لها سنة 1986م، حيث بلغت 331,952 ديناراً ليبياً، فخلال سنة 1991م، ارتفعت قيمة المصروفات من 331,952 ديناراً ليبياً سنة 1986م ، إلى802,521 ديناراً ليبياً، بنسبة ارتفاع بلغت 141,8% وهي أعلى نسبة زيادة مسجلة خلال السنوات السابقة الذكر، وذلك راجع إلى ارتفاع كلاً من قيمة تكلفة العمالة والى قيمة أقساط الاستهلاك ، حيث شكلت نسبتهما مجتمعين نحو 95,1% من إجمالي قيمة المصروفات بميناء طبرق التجاري سنة 1991م ، فبالنسبة عن قيمة تكلفة العمالة، فقد ارتفعت من 303,578 ديناراً سنة 1986م إلى 704,741 دينار

شكل (18) الإيرادات و المصروفات بميناء طبرق التجاري خلال السنوات 1986-1991-1996-2001-2005م.

القيمة بالدينار الليبي



المصدر :-

1- عبد الفتاح عبد السلام أبوحبيل، مصدر سابق، ص 214.

2-الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء طبرق التجاري، قسم المالي، جدول يوضح الإيرادات والمصروفات للسنوات 1986-1991-1996-2001-2005م، غير منشورة.

3- النسب المئوية من حساب الباحث

سنة 1991م ، بنسبة ارتفاع بلغت 132,1% عن سنة 1986م ، أما عن قيمة أقساط الاستهلاك فقد ارتفعت من 25,202 ديناراً 1986م إلى 58,279 ديناراً سنة 1991م ، والتي شكلت فيها نسبة الزيادة نحو أكثر من 131% عن سنة

1986م ، بالإضافة إلى ارتفاع باقي قيم التكاليف الأخرى (انظر الملحق رقم 16) والتي شكلت نسبتها مجتمعيين 4,9% من إجمالي قيمة المصروفات بميناء طبرق التجاري سنة 1991م ، بينما انخفضت قيمة المصروفات بالميناء انخفاضاً طفيفاً وذلك في سنة 1996م، حيث بلغت66,080 ديناراً ليبياً، فكان الانخفاض في القيمة بنسبة –17% عن سنة 1991م، وذلك بسبب تطبيق قرار مجلس الأمن (718) لسنة 1992م ، الذي فرضته الولايات المتحدة الأمريكية والدول الغربية على ليبيا ، مما تسبب في تدني كمية البضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية بشكل عام وعلى ميناء طبرق التجاري بشكل خاص ، والتي أدت إلى انخفاض قيمة تكلفة العمالة بالميناء ، والتي بلغت 89,7% من إجمالي قيمة المصروفات بميناء طبرق التجاري سنة 1996م ، حيث انخفضت قيمة تكلفة العمالة من 704,741 ديناراً ليبياً سنة 1991م ، إلى 597,473 ديناراً ليبياً سنة 1996م ، بنسبة انخفاض بلغت –15,2% عن سنة 1991م ، غير أن قيمة المصروفات قد حدث بها ارتفاع كبير في سنة 2001م ، حيث وصلت إلى 938,768 ديناراً ليبياً، وهي أعلى قيمة مسجلة خلال سنوات الدراسة ، فكانت الزيادة في القيمة بنسبة 40,9%عن سنة 1996م ، وذلك بسبب رفع العقوبات سنة 1999م التي فرضتها الولايات المتحدة الأمريكية والدول الغربية على ليبيا ، وتزامن مع ذلك أيضا الارتفاع النسبي في أسعار النفط والذي بدأت بوادره خلال نفس السنة إلى وقتنا الحاضر ، وقد ساعد ذلك على دعم النمو الاقتصادي ، والتي أدت بدورها إلى زيادة كميات البضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية بشكل عام وعلى ميناء طبرق بشكل خاص ، وبالتالي تزداد متطلبات عمليات تشغيل الميناء ، وخاصة قيم تكلفة العمالة وأقساط الاستهلاك وتكلفة مستلزمات التشغيل ، والتي بلغت نسبتهما 92,1% من إجمالي قيمة المصروفات بالميناء التجاري سنة 2001م ،

أما عن سنة 2005م، فقد حدث فيها انخفاض في قيمة المصروفات فوصلت إلى 711,909 ديناراً ليبياً ، فكان الانخفاض في القيمة بنسبة 24,2% عن سنة2001م ، وذلك راجع إلى انخفاض كميات البضائع العامة المتداولة بالميناء من 323,242 طناً سنة 2001م ، إلى 147,131 طناً سنة 2005م ، مما أثرت في انخفاض قيمة تكلفة العمالة وأقساط الاستهلاك وتكلفة مستلزمات التشغيل بالميناء.

ج- مما سبق نجد أن السنتين الوحيدتين اللتين تحقق فيهما لميناء طبرق أرباحاً إجمالية كانت سنتي 2001-2005م، حيث حققتا ربحاً إجمالياً قدره 1.137,943 ديناراً ليبياً سنة 2001م ، و 724,200 ديناراً ليبياً سنة 2005م، أما عن بقية السنوات ، فقد حقق ميناء طبرق التجاري خسائر، أي أن مصروفاته كانت أكبر من إيراداته ، ولقد كان أقل مستوى للخسائر في سنة 1986م ، حيث بلغت 29,609 ديناراً ليبياً، بينما كان أعلى مستوى لهذه الخسائر في سنة 1996م، حيث بلغت 383,270 ديناراً ليبياً.

2- التحليل المالي للميناء (إيرادات – تكاليف).

أ- تحليل بنود الإيرادات.

بتتبع البيانات الواردة في الملحق (15) والشكل (19) الذي يوضح البنود الرئيسية للعوائد المالية (الإيرادات) لميناء طبرق التجاري ، البنود خلال خمس سنوات متباعدة هي 1986-1991-1996-2001-2005م ، يتضح أن عوائد المناولة جاءت في المرتبة الأولي من حيث الأهمية النسبية خلال السنوات سابقة الذكر ، إذ تراوحت نسبتها ما بين 43% من إجمالي العوائد المالية للميناء

التجاري سنة 1986م ، و25,1% سنة 1991م ، ثم يأتي بعد ذلك بنـــد عوائـــد العمل الإضافي في الـــمرتبة الثانية من حيث الأهمية النسبية لجميـــع الـــسنوات المذكورة أعلاه ، ما عدا سنة 2005م، التـــي تراجعت فيها أهميتها النسبية إلـــى المرتبـــة الثالثة ، بعد أن تقدم عليها بند مقابل المعـــدات البريـــة والبحـــــرية ، وتراوحت نـــسبة أهمية بند العمل الإضافي ما بين 23.5% من إجمالي العوائـــد سنة 1991م ، و15.3% سنة 2005م ، ويأتي بند عوائد مقابل المعدات البريـــة والبحرية في المرتبة الثالثة من حيث الأهمية النسبية خلال سنة 1986م، وفـــي المرتبة الرابعة خلال السنوات 1991-1996-2001م ، أما خلال سنة 2005م، فقد قفزت أهميته النسبية إلى المرتبة الثانية ، بينما تراوحـــت نـــسبته مـــا بـــين 18.2% سنة 1986م ، و9.5% سنة 1991م ، أما عن بند عوائد تسليم البضائع فلم يكن لها أي دور يذكر (0%) سنة 1986م ، بينما تحصل على المرتبة الثالثة خلال السنوات 1991-1996-2001م على التوالي ، و تراجع إلـــى المرتبـــة الرابعة خلال سنة 2005م ، فتراوحت نسبة عوائد تسليم البضائع ما بين 21,6% سنة 1991م ، و9,9% سنة 2005م، وأما عن بند العوائد المفروضة على السفن فقد جاءت في المرتبة الرابعة خلال سنة 1986م، وفي المرتبة السادسة خـــلال سنتي 1991-2005م ، وفي المرتبة الخامسة خلال سنتي 1996-2001م على التوالي، بنسب تراوحت ما بين 12,5% سنة 1986م، و4,5% سنة 1991م ، ثم جاء بند عوائد الرصيف في المرتبة السابعة من حيث الأهمية النسبية خلال سنتي 1986-2005م ، وفي المرتبة الخامسة سنة 1991م ، وفي المرتبة السادسة سنة 1996م ، و في المرتبة الثامنة سنة2001م ، حيث تراوحت نسبته مابين 9,4% سنة 1991م ، و 1،% ســـنة 1986م ، أما عـــن بند عوائد التخزين المغطـــى والمكشوف فقد تحصل على المرتبة الـــسادسة خلال سنـــــتي 1986-2001م،

وفي الـــمرتبة التاسعة والأخيرة خلال سنتي 1991-1996م، على التوالي، وفي المرتبة الخامسة خلال سنة 2005م، بنسب تراوحـــت مـــا بـــين 6,9% ســـنتي 2001-2005م عل التوالي ، و 3،% سنة 1986م ، وأخيرا يأتي بنـــد عوائـــد أخرى(*) في المرتبة الخامسة سنة 1986م ، وفي المرتبة الثامنـــة خـــلال ســـنة 1991م ، وفي المرتبة السابعة خلال سنتي 1996-2001م على التوالي ، وفي المرتبة التاسعة والأخيرة خلال سنة 2005م، بنسب تراوحت ما بين 5% سنتي 1986-2001م على التوالي، و 1,9% سنة 2005م ، أمـــا أقل البنود أهـــــمية هو بند عـــوائد معدات التـــفريغ فـــقد تراوحت نسبته مـــا بـــين 3,6% ســـنتي 1991-2005م ، و 1,8% سنة 1996م.

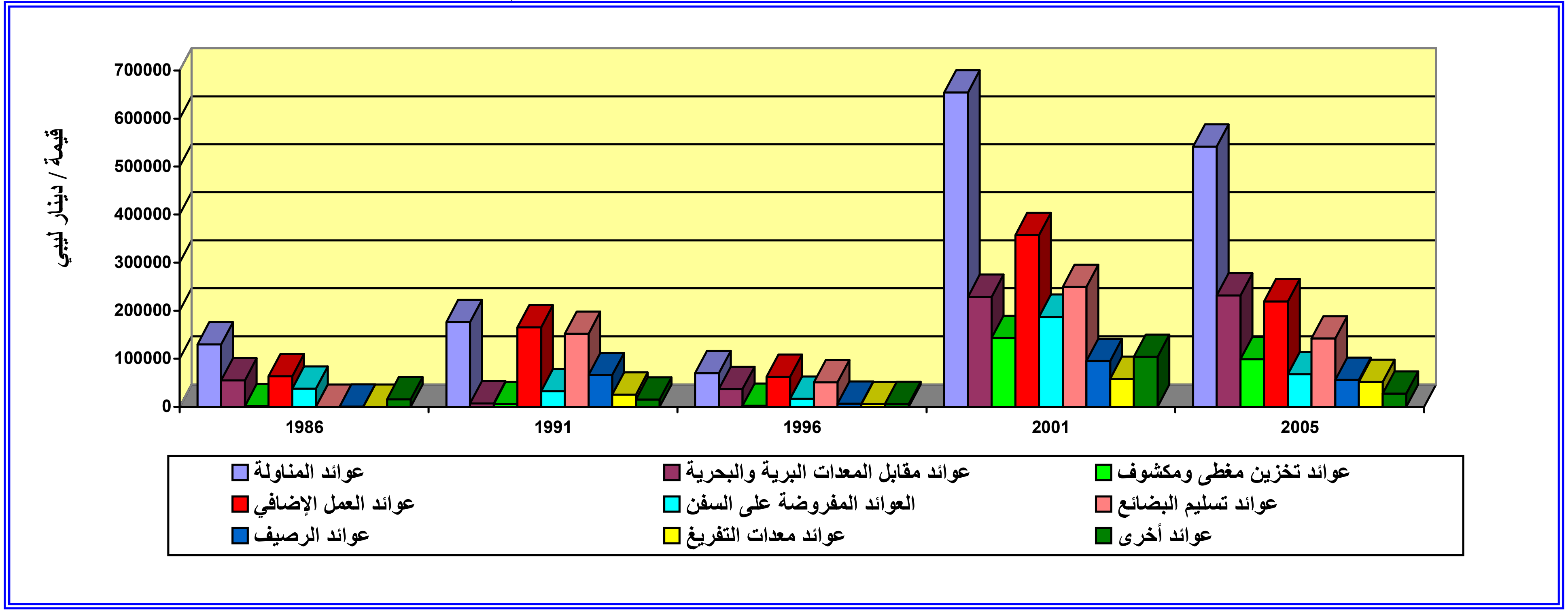
ب- تحليل بنود التكاليف.

ومـــن خـــلال المـــلحق (16) والـــشكل (20) اللذان يوضحان البـــنود الرئـــيسة لتكاليف مـــيناء طـــبرق الـــتجاري، خـــلال خـــمس سنوات متـــباعدة هي1986-1991-1996-2001-2005م، يتضح أن بند تكلفة العمالة أحتل المرتبة الأولى من حيث الأهمية النسبية خلال السنوات سابقة الذكر ، إذ تراوحت نسبتها ما بين 91,6% من إجمالي تكاليف ميناء طبرق التجاري سنة 2005م، و81,9% سنة 2001م ، ثم جاءت في المرتبة الثانية خلال جميع السنوات من حيث الأهمية النسبية لإجمالي التكاليف بنـــد أقساط الاستهلاك ، إذ وصل هذا الـــبند إلى أعلـــى نسبة له وهي 7,8% مـــن إجـــمالي تـــكاليف مـــيناء طبرق

* عوائد أخرى، وهي عبارة عن مجموعة بنود لعوائد مختلفة منها غرامات التعطيل والميزان وغيرها.

شكل(19) البنود الرئيسية للعوائد (الإيرادات) المالية لميناء طبرق التجاري

خلال السنوات 1986–1991–1996–2001–2005م.



المصدر :-

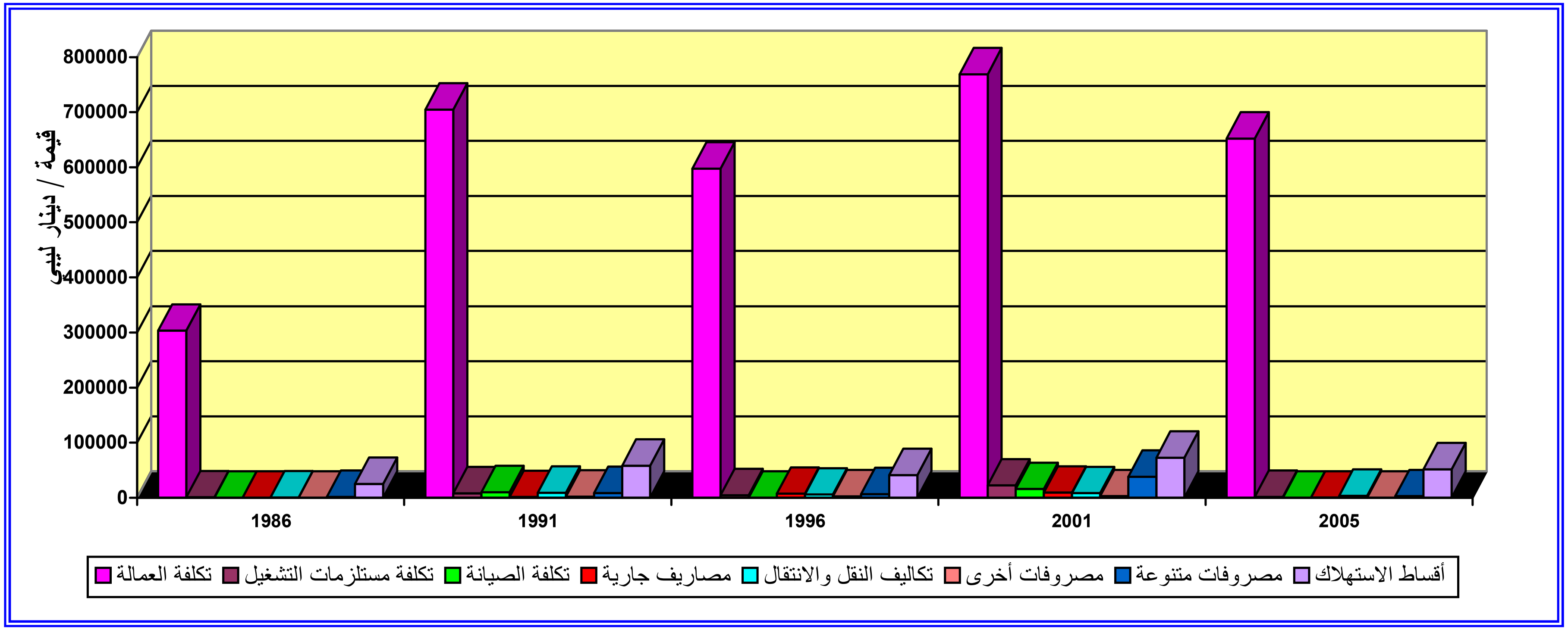
1- عبد الفتاح عبد السلام أبوحبيل ، وآخرون ، مصدر سابق ، ص 323 .

2- الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء طبرق التجاري، قسم المالي، جدول يوضح العوائد المالية وبنودها الرئيسية بالميناء خلال السنوات1986–1991–1996–2001–2005م،غير منشورة.

3- النسب المئوية من حساب الباحث

شكل (20) البنود الرئيسية لتكاليف (مصروفات) ميناء طبرق التجاري

خلال السنوات 1986–1991–1996–2001–2005م



المصدر :-

1-عبد الفتاح عبد السلام أبوحبيل، وآخرون، مصدر سابق، ص ص، 316-317.

2- الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء طبرق التجاري ، قسم المالي، جدول يوضح التكاليف المالية وبنودها الرئيسية بالميناء خلال السنوات 1986-1991-1996-2001-2005م، غير منشورة.

3- النسب المئوية من حساب الباحث.

التجاري ، وذلك في سنة 2001م ، أما أقل نسبة أقساط الاستهلاك فكان سنة 1996م ، حيث بلغ 6,2% ، ومما سبق يتضح أن نسبة تكلفة العمالة وأقساط الاستهلاك لم تقل نسبتها عن 89,7% من إجمالي التكاليف سنة2001م ، ومن ذلك يتضح أن بقية البنود لا تمثل مجتمعة سوى ما بين 10,3% سنة 2001م، و 1% سنة 1986م.

رابعاً- دور ميناء طبرق في النشاط الاقتصادي بالشعبية:

تؤثر خدمات النقل البحري التي تقدمها الموانئ البحرية في عمليات النشاط الاقتصادي سواء للدول المتقدمة أو النامية ، وذلك من خلال تأثيرها المباشر وغير المباشر على مختلف المتغيرات الاقتصادية، ومن ثم تعمل على رفع أو خفض معدلات الأداء الاقتصادي للظهير ، كما أن الموانئ البحرية ليست المحدد الوحيد للنشاط الاقتصادي ، إلا أنها عامل ضروري ومهم، إضافة إلى ذلك فإن الموانئ البحرية تتأثر بالنشاط الاقتصادي للظهير ، وبالتالي تمثل علاقة تبادلية بين الاثنين.

إن دراسة وتحليل دور ميناء طبرق في عملية النشاط الاقتصادي ، سوف تعتمد على دراسة العلاقة الوثيقة بين ميناء طبرق البحري وأثره على بعض من هذه المتغيرات التي نذكر منها : التجارة الخارجية ، درجة مساهمة الميناء في الدخل الإجمالي للشعبية ، درجة ما يتيحه الميناء من فرص للعمالة ، و قيمة الأجور المدفوعة للعاملين.

1- دور ميناء طبرق في حركة التجارة الخارجية ومركزه بين الموانئ الليبية.

إن من أهم أسباب قيام التجارة الدولية هو اختلاف توزيع الموارد الاقتصادية بين مناطق العالم ، ويرتبط النقل البحري بتجارة البضائع الدولية ارتباطاً وثيقاً لأسباب خصائص العرض الجيد الذي يتمتع بها النقل البحري ، ولا شك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحراً ، والتي بلغت 80% من إجمالي تجارة البضائع دولياً تؤكد الأهمية النسبية للنقل البحري في التجارة الدولية ، والتي تتمثل في المقدرة العالية لنقل البضائع بكميات كبيرة خلال الرحلة الواحدة ، ومن ثم تتوزع تكاليف النقل على عدد كبير من الوحدات المنقولة وبالتالي تنخفض تكلفة النقل البحري بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى كالنقل الجوي والبري.

إن عماد النشاط الاقتصادي لأي ميناء تكمن في شحن وتفريغ البضائع، فهي الوظيفة الأساسية التي تقام من أجلها الموانئ، فكميات البضائع سواء الصادرة منها أو الواردة تعكس مدى النشاط الاقتصادي في الظهير ، ومنها فقد خصص الباحث الفصل الثالث لدراسة دور ميناء طبرق في حركة التجارة الخارجية ومركزه بين الموانئ الليبية دراسة تفصيلية لما لهذا الموضوع من أهمية كبيرة بين العناصر السابقة الذكر في النشاط الاقتصادي بالشعبية.

2- درجة مساهمة ميناء طبرق التجاري في الدخل الإجمالي لشعبية البطنان .

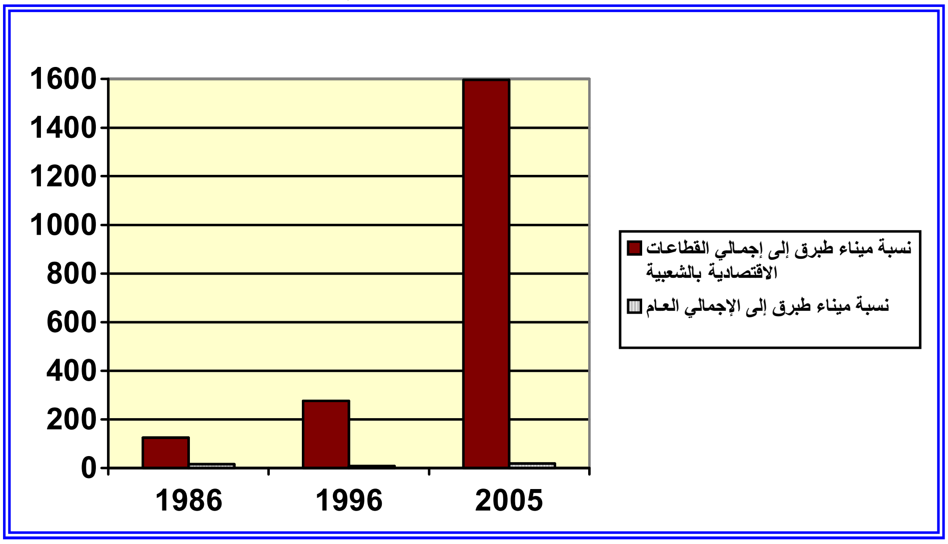
ومن الملحق (9) و الشكل (21) وإذا نظرنا إلى نسبة الدخل المحقق لميناء طبرق التجاري إلى إجمالي العام للدخل المحلي لشعبية البطنان خلال ثلاث سنوات متباعدة هي 1986-1996-2005م، لوجدنا أن

ميناء طبرق التجاري قد استحوذ على نسبة لا بأس بها سنة 1986م ، حيث بلغت 15,8% من الإجمالي العام للدخل المحلي لشعبية البطنان ، إلا أن تلك النسبة انخفضت خلال سنة 1996م، ووصلت إلى 7,5% وذلك راجع إلى أن عقد التسعينيات اتسم بعدم استقرار الأوضاع الاقتصادية في ليبيا ،"**_.... بسبب استمرار تفاقم الخلافات السياسية بين ليبيا من جهة والولايات المتحدة وبريطانيا من جهة أخرى، حيث تمكنت هاتان الدولتان من استصدار قرار من مجلس الأمن في سنة 1991م ، تم بموجبه فرض حظر جوي كامل على ليبيا، وتجميد أرصدتها المالية في البنوك الخارجية ، وقد استمرت هذه العقوبات سارية المفعول حتى أواخر سنة 1999م ، تكبدت فيها الدولة الليبية خسائر اقتصادية قدرت بمليارات الدولارات وقد انعكست هذه الأوضاع الاقتصادية على الحركة التجارية بالموانئ الليبية عموماً_**" [1] . أما خلال سنة 2005م، فقد عاودت نسبة مساهمة ميناء طبرق التجاري إلى الإجمالي العام للدخل المحلي لشعبية البطنان إلى الارتفاع ووصلت إلى أعلى مستوى لها حيث بلغت 17,4%، وذلك راجع إلى ارتفاع كميات البضائع المتداولة بالميناء من 65,549 طن سنة 1996م، إلى 147,131 طن سنة 2005م ، بنسبة ارتفاع بلغت أكثر من 124% عن سنة 1996م، وكذلك إلى ارتفاع أعداد السفن المتداولة بالميناء بحيث ازدادت أعدادها من 20 سفينة سنة 1996م ، إلى 139 سفينة سنة 2005م ، بنسبة ارتفاع بلغت 695% عن سنة 1996م، مما أثر إيجابا في زيادة قيمة الواردات بالميناء خلال سنة 2005م ، أما إذا نظرنا إلى قيمة الإيرادات المتحققة للميناء خلال السنوات المذكورة أعلاه ، نلاحظ أن أكبر قيمة لها كانت سنة 2005م ، وهي 1,436,109 ديناراً ليبياً ، وأدناها بلغ 282,810 ديناراً ليبياً سنة

---

[1] حسين أبو مدينة، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، ص 191.

شكل (21) نسبة الدخل المحقق لميناء طبرق التجاري إلى الإجمالي العام للدخل المحلي لشعبية البطنان خلال السنوات 1986-1996-2006م.



المصدر :-

1- أمانة اللجنة الشعبية العامة للمالية بشعبية البطنان ، قسم الموارد المالية،طبرق ، جدول يوضح الإيرادات المالية للأمانات الشعبية خلال السنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.

2- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري، قسم المالي ، جدول يوضح العوائد المالية وبنودها الرئيسية بالميناء خلال السنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.

3- النسب المئوية من إعداد الباحث.

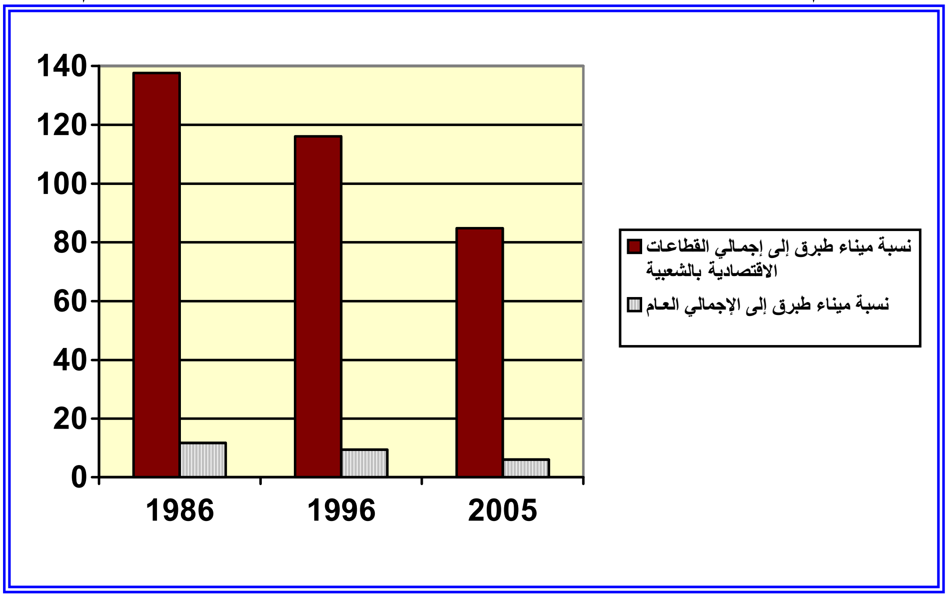
1996م ، كما أن نسبة مساهمة ميناء طبرق التجاري إلى إجمالي الدخل المحلي المحقق في القطاعات الاقتصادية بالشعبية خلال السنوات المذكورة سابقاً ، كانت كبيرة جداً ، حيث بلغت 125,1% من إجمالي الدخل المحلي للقطاعات الاقتصادية للشعبية سنة 1986م ، ثم ارتفعت إلى 275,9% سنة 1996م ، إلى

أن وصلت لأعلى مستوى لها سنة 2005م ، حيث بلغت 1595,7%، ويرجع سبب ارتفاع نسبة مساهمة ميناء طبرق التجاري إلى إجمالي الدخل المحلي المحقق في القطاعات الاقتصادية بالشعبية ، إلى ضعف نسبة الدخل المحقق للقطاعات الاقتصادية (الزراعه والصناعه) بالشعبية خلال نفس السنوات ، حيث بلغت نسبتهما مجتمعين نحو 12,6% من إجمالي العام للدخل المحلي لشعبية البطنان سنة 1986م ، انخفضت إلى 2,7% سنة 1996م ، إلى إن وصلت إلى أدنى مستوى لها سنة 2005م ، حيث بلغت 1,1% ، ومن أهم الأسباب التي أدت إلى ضعف القوة الاقتصادية للظهير هي قلة الموارد الأولية الخام ، و إلى منافسة السلع المستورده للصناعات المحلية من حيث الجودة والسعر ، وكذلك إلى صغر حجم السوق ، وإلى التحولات التي شهدتها البلاد نتيجة لعائدات النفط ، والتي أدت إلى هجرة عدد كبير من السكان الريفيين العمل الزراعي والرعوي إلى المناطق الحضرية ، مما أدى إلى نقص الأيدي العاملة المنتجة واتجاههم نحو قطاع الخدمات ، بالإضافة إلى أن العديد من الحرف الإنتاجية مازالت تمارس بطريقة بدائية ، وإلى سوء التخطيط الاقتصادي للدولة ، حيث تم التركيز على الصناعات النفطية مما نتج عنه عدم قيام صناعات إستراتيجية (غير نفطية) متنوعة بالشعبية ، والى تغير النظام الإداري لليبيا مما نتج عنة حل العديد من الشركات الإنتاجية نتيجة لسوء التخطيط، وكذلك لم تحظ العديد من الأنشطة الاقتصادية باهتمام من قبل الدولة مما نتج عنة ضآلة في حجم الاستثمارات المخصصة للقطاع مما اثر سلباً في انخفاض نسبة الدخل المحقق فيها.

3-درجة ما يتيحه ميناء خليج طبرق من فرص للعمالة.

وبتتبع البيانات الواردة في الملحق (10) نلاحظ أن حجم العمالة المحقق بميناء خليج طبرق قد بلغ سنة 1986م ،831 عاملاً ، أستحوذُ على نسبة لا بأس بها بلغت 137,6% من إجمالي عمالة القطاعات الاقتصادية بالشعبية ، وعلى نسبة وصلت إلى 11,7% من الإجمالي العام لحجم العمالة بالشعبية خلال نفس السنة ، ارتفع العدد ووصل إلى 978 عاملاً سنة 1996م ، بنسبة زيادة بلغت 17% عن سنة 1986م ، بينما بلغت نسبة حجم العمالة بميناء خليج طبرق شكل (22) إلى إجمالي حجم العمالة بالقطاعات الاقتصادية سنة 1996م، 116%، وعلى نسبة 9,4% من الإجمالي العام لحجم العمالة بالشعبية خلال نفس السنة ، أما في سنة 2005م، فقد ارتفع فيها حجم العمالة بالميناء ووصل إلى أعلى مستوى له حيث بلغ 1,186 عاملاً ، بنسبة زيادة وصلت إلى 21,3% عن سنة 1996م ، وشكل حجم عمالة الميناء ما نسبته 84,8% من إجمالي عمالة القطاعات الاقتصادية ، و 6% من إجمالي العام لحجم العمالة بالشعبية خلال نفس السنة ، ومما سبق نلاحظ أن نسبة حجم العمالة بميناء خليج طبرق إلى إجمالي حجم العمالة بالقطاعات الاقتصادية انخفضت من 137,6% سنة 1986م، إلى 116% سنة1996م ، إلى أن وصلت إلى أدنى مستوى لها سنة 2005م، حيث بلغت 84,8% ، وكذلك أخذت نسبة حجم العمالة بالميناء إلى إجمالي العام لحجم العمالة للشعبية بالانخفاض أيضاً ، حيث بلغت سنة 1986م، 11,7% ، انخفضت إلى 9,4% سنة 1996م ، إلى أن وصلت إلى أدنى مستوى لها سنة 2005م ، حيث بلغت 6% ، بالرغم من زيادة حجم العمالة بميناء خليج طبرق خلال نفس السنوات ، وذلك راجع إلى ارتفاع نسبة زيادة حجم العمالة بالقطاعات

شكل (22) نـــسبة حجم العمالة بميناء خليج طبرق إلى الإجمالي العام لحجم العمالة لشعبية البطنان خلال السنوات 1986-1996-2005م



المصدر :-

1-أمانة اللجنة الشعبية للقوى العاملة بشعبية البطنان، مكتب المعلومات والتوثيق، طبرق ، جدول يوضح إحصاءات حصر القوى العاملة بالشعبية خلال السنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة.

2- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري، مكتب شئون العاملين ، جدول يوضح أعداد القوى العاملة بالميناء للسنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة.

3- شركة الخليج العربي للنفط، قسم شئون العاملين ، بنغازي، جدول يوضح أعداد العاملين وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ، غير منشورة .

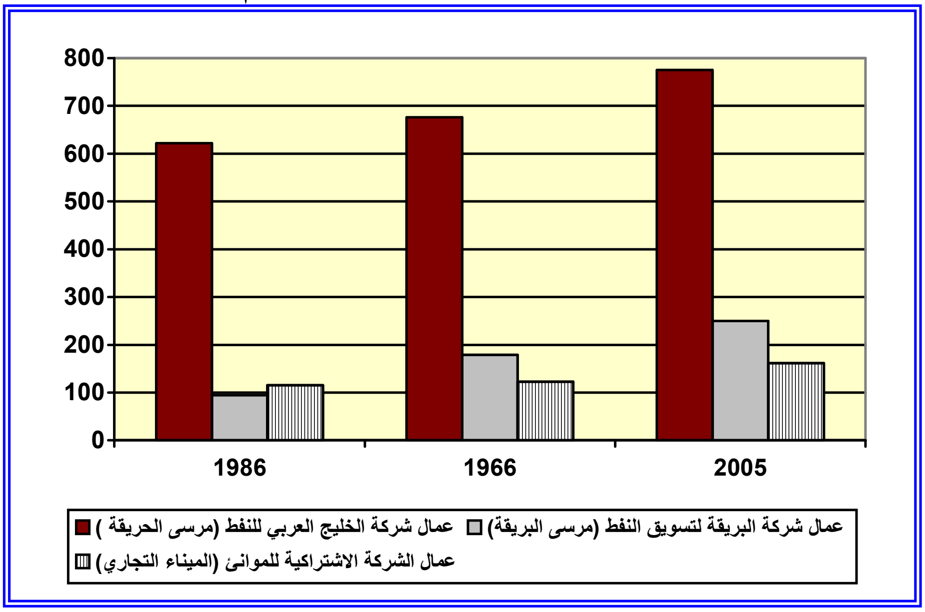
4- شركة البريقة لتسويق النفط، قسم شئون العاملين ، مستودع 28 مارس طبرق ، جدول يوضـــح عدد العـــاملين وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ،غير منشورة.

5- النسب المئوية من إعداد الباحث.

الخدمية عنها بميناء خليج طبرق ، حيث بلغت نسبة الزيادة حجم العمالة بالقطاعات الخدمية سنة 1996م 47,6% عن سنة 1986م ، و بلغت سنة 2001م 93,3% عن سنة 1996م ، بينما بلغت نسبة زيادة حجم العمالة بميناء خليج طبرق سنة 1996م 17% عن سنة 1986م ، وبلغت سنة 2001م 21,3% عن سنة 1996م.

أما عن توزيع العمالة على المؤسسات الخاصة بمرافئ ميناء خليج طبرق والموضحة بالملحق (17) والشكل (23) ، وذلك خلال ثلاثة سنوات متباعدة هي:1986-1996-2005م ، نلاحظ أن عمال مرسى الحريقة قد بلغ عددهم 622 عاملاً سنة 1986م ، استحوذوا على النسبة الأكبر ، حيث وصلت إلى 74,8% من جملة العمالة بميناء خليج طبرق ، ارتفع عددهم خلال سنة 1996م،إلى 676 عاملاً ، شكلوا ما نسبته 69,1%، وكذلك ارتفع عددهم سنة 2005م، ووصل إلى 775 عاملاً تحصلوا على نسبة بلغت 65,3% ، أما عن عمالة مرسى البريقة فقد بلغ عددهم 94 عاملاً سنة 1986م، ارتفع العدد إلى 179 عاملاً سنة 1996م ، إلى أن وصل إلى أعلى مستوى له سنة 2005م ، حيث بلغ 250 عاملاً ، والذي شكلت نسبتهم 11,3% سنة 1986م ، و 18,3% سنة 1996م ، و21,1% سنة 2005م، بينما بلغ عدد عمالة ميناء طبرق التجاري 115 عاملا سنة 1986م ، استحوذوا على نسبة لا بأس بها حيث بلغت 13,8% ، ارتفع عددهم سنة 1996م ، إلى 123 عاملاً، شكلوا ما نسبته 12,6% ، ارتفع عددهم إلى أن وصل إلى أعلى مستوى له سنة 2005م ، حيث بلغ 161 عاملاً ، تحصلوا على نسبة بلغت 13,6%.

شكل (23) حجم العمالة وتوزيعهم على مؤسسات ميناء خليج طبرق خلال السنوات1986-1996-2005م.



المصدر :-

1- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التـجاري ، قسـم شئـون العاملين ، جـدول يوضـح أعداد القوى بالميناء للسنوات 1986- 1996-2005م ،غير منشورة .

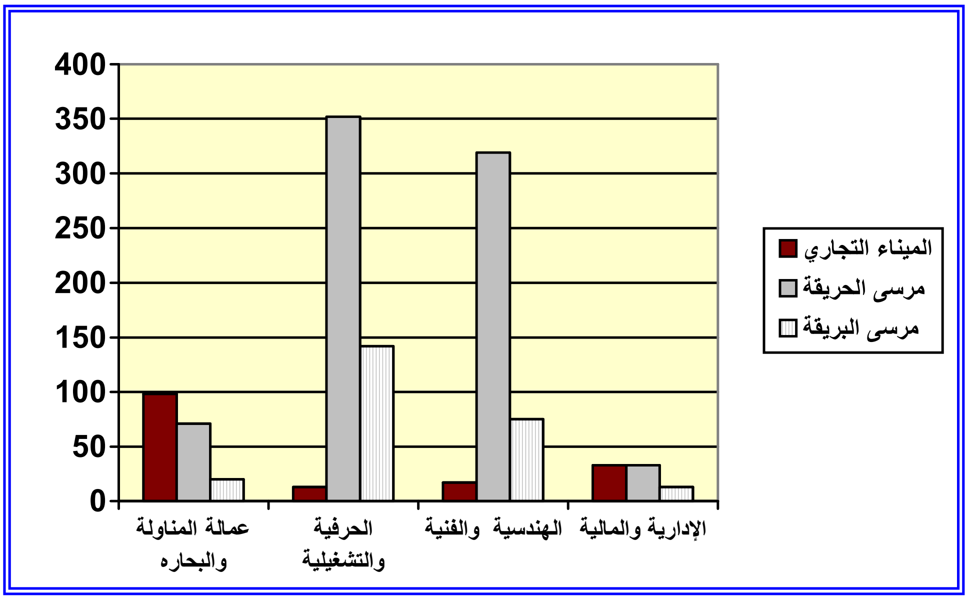
2- شركة الخـليج العربي للنفط، قسم شئون العاملين، بنغازي ، جدول يوضح أعداد العاملين وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ، غير منشورة .

3- شركة البريقة لتسويق النفط، قسم شئون العاملين ، مستودع 28 مارس طبرق، جدول يوضـح عدد العـاملين وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ، غير منشورة. .

أما فيما يتـعلق بتصنيف العـاملين بمـيناء خلـيج طبـرق حسب تخصـصاتهم المهنية خلال سنة 2005م ، يتضح أن 42,7% من جملة العمالـة بميناء خليج طبرق يعملون في مهن حرفية وتشغيلية، ثم تأتي المهـن الهندسـية

والفنية في المرتبة الثانية حيث يعمل بها 34,6%، وجاء عمال المناولة والبحارة في الترتيب الثالث، حيث يمثلون نسبة 15,9%، أما المهن الإدارية والمالية فيمثلون 6,7% والتي يوضحها ملحق (18) وشكل (24) .

شكل (24) توزيع وتصنيف العاملين بميناء خليج طبرق حسب تخصصاتهم المهنية سنة 2005م



المصدر :-

1- الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء طبرق التجاري، قسم شئون العاملين، جدول يوضح توزيع العاملين حسب تخصصاتهم المهنية لسنة 2005م، غير منشورة .

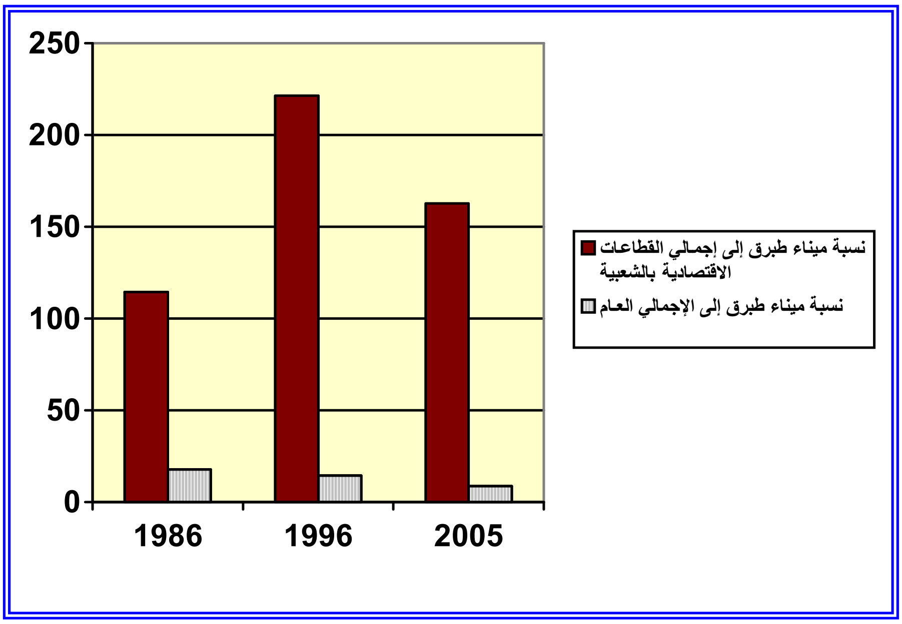
2- شركة الخليج العربي للنفط، قسم شئون العاملين، بنغازي، جدول يوضح توزيع العاملين حسب تخصصاتهم المهنية لسنة 2005م، غير منشورة .

3- شركة البريقة لتسويق النفط، قسم شئون العاملين، مستودع 28 مارس طبرق، جدول يوضح توزيع العاملين حسب تخصصاتهم المهنية لسنة 2005م، غير منشورة .

4-قيمة الأجور المدفوعة للعاملين.

ومن الملحق (11) والشكل (25) إذا نظرنا إلى نسبة مستويات الرواتب المدفوعة في ميناء خليج طبرق إلى إجمالي قيمة الرواتب التي تم دفعها في جميع قطاعات شعبية البطنان خلال ثلاث سنوات متباعدة هي 1986-1996-2005م ، لوجدنا أن ميناء خليج طبرق قد استحوذ على نسبة لا بأس بها سنة 1986م ، بلغت 17,9% من إجمالي قيمة الرواتب التي تم دفعها في جميع قطاعات شعبية البطنان ، إلا أنها انخفضت خلال سنتي 1996-2005م ، حيث بلغت 14,5% ، و 8,7% حسب الترتيب ، وذلك راجع إلى ارتفاع حجم العمالة في القطاعات الخدمية والتي بلغت نسبتهم 84,4% من إجمالي فرص العمالة المتاحة في شعبية البطنان خلال سنة 1986م ، و 93,4% سنة 1996م ، و 94,6% سنة 2005م ، غير أن نسبة ميناء خليج طبرق إلى إجمالي قيمة الرواتب التي تم دفعها في القطاعات الاقتصادية بالشعبية خلال السنوات نفسها كانت كبيرة جداً ، حيث بلغت 114,5% من إجمالي قيمة الرواتب التي تم دفعها في القطاعات الاقتصادية بالشعبية سنة 1986م ، و 221,5% سنة 1996م ، و 162,8% سنة 2005م ، وذلك راجع إلى ارتفاع نسبة حجم عمالة مرسى الحريقة والبريقة ، والذي بلغت نسبتهما مجتمعين 86,1% من جملة العمالة بميناء خليج طبرق سنة 1986م ، و 87,4% سنة 1996م ، و86,4% سنة 2005م ، والذين يتقاضون رواتب اكبر منها عن رواتب عمالة ميناء طبرق التجاري أو عن باقي القطاعات الحكومية الأخرى كالتعليم والصحة...الخ ، أما إذا نظرنا إلى قيمة الرواتب المدفوعة في الميناء خلال السنوات المذكورة أعلاه ، نلاحظ أن أكبر قيمة لها كانت سنة 2005م ، وهي 544,500 ديناراً ليبياً، وأدناها بلغ 441,700 ديناراً ليبياً سنة 1986م.

شكل (25) نسبة الرواتب المدفوعة في ميناء خليج طبرق إلى إجمالي قيمة الرواتب المدفوعة بشعبية البطنان خلال السنوات 1986-1996-2005م



المصدر:-

1- أمانة اللجنة الشعبية العامة للمالية بشعبية البطنان، قسم الحاسب الآلي ، طبرق ، جدول يوضح مستوى الأجور للأيدي العاملة موزعة على أمانات الشعبية للسنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.

2- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري، قسم المالي، جدول يوضح مستوى الأجور العاملين موزعة على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.

3- شركة الخليج العربي للنفط، للنفط، قسم المالي، بنغازي، تقرير يوضح مستوى أجور العاملين بمرسى الحريقة للسنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة .

4- شركة البريقة لتسويق النفط،، قسم المالي، مستودع 28 مارس طبرق، تقرير يوضح مســتوى أجور العــاملين بمرسى البريقة للسنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة .

5- النسب المئوية من إعداد الباحث.

الفصل الثالث

" دور ميناء خليج طبرق في حركة التجارة الخارجية
ومركزه بين الموانئ الليبية "

أولاً : حركة السفن بالخليج .

1- تطور الحركة العامة للسفن بالخليج .

2- أنواع السفن المترددة علي خليج طبرق .

ثانياً : حركة البضائع العامة والوقود بالخليج .

1- التوزيع الرتبي لكمية ونسبة البضائع العامة والوقود المتداول بمرافق ميناء خليج طبرق.

2-كمية ونسبة البضائع العامة والوقود المفرغ والمشحون بخليج طبرق .

3 - تطور حركه البضائع العامة بالميناء التجاري .

4- حركة الوقود ومشتقاته بمرسيي الحريقة و البريقة النفطيين.

ثالثاً : مركز ميناء خليج طبرق بين الموانئ الليبية.

1- من حيث حركة السفن .

2- من حيث كمية البضائع العامة والوقود .

أولاً:-حركة السفن بالخليج .

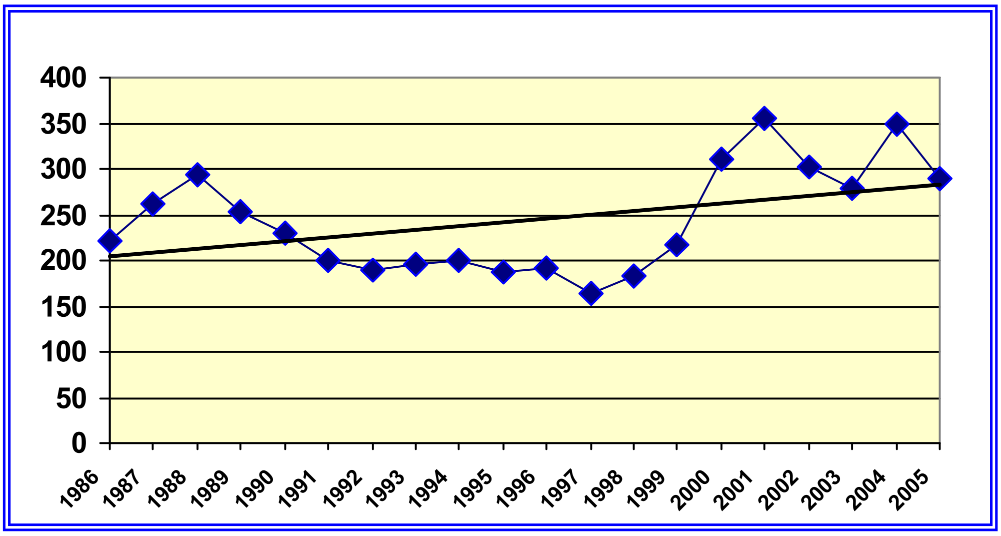
1- تطور الحركة العامة للسفن بالخليج خلال الفترة 1986-2005م

إذا تتبعنا تطور الحركة العامة للسفن بخليج طبرق في الفترة 1986-2005م ، والتي يوضحها الملحق (19) والشكل (26) ، لتبين أن حركة السفن شهدت نمواً متذبذباً بين الزيادة والنقصان متأثرة بالظروف الاقتصادية والسياسية التي مرت بها البلاد والتي سبق أن اشرنا إليها، فقد وصل عدد السفن أعلى مستوى سنة 2001م، حيث بلغ 355 سفينة، بينما وصل هذا العدد أدنى مستوى له سنة 1997م ، حيث بلغ 164 سفينة، فخلال سنة 1987م، ارتفعت حركة السفن بالخليج من 221 سفينة سنة 1986م ، إلى 262 سفينة، بنسبة ارتفاع بلغت أكثر من 18% ، وكذلك استمر الحال في سنة 1988م ، فقد قفز عدد السفن إلى 294 سفينة، فكانت الزيادة في العدد بنسبة 12,2% عن سنة 1987م ، ومع نهاية العقد التاسع من القرن العشرين (1989م) ، انخفضت حركة السفن بالخليج ووصل عددها إلى 254 سفينة بنسبة انخفاض بلغت -13,6% عن سنة 1988م ، ثم ظلت حركه السفن في تناقص مستمر خلال سنوات (1990-1991-1992م) وبلغ النقص بالعدد بنسبة -9,8%، و-12,7% ، و-5,5% على التوالي، وذلك بسبب تطبيق قرار مجلس الأمن (718) لسنة 1992م، الذي فرضته الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا على ليبيا، مما تسبب في تدني كمية البضائع العامة والسفن المتداولة بالموانئ الليبية بشكل عام و ميناء طبرق التجاري بشكل خاص، غير أن أعدادها عادت إلى الارتفاع التدريجي خلال سنتي 1993-1994م، حتى وصل مجموعها إلى 196 سفينة في سنة 1993م، و 200 سفينة في سنة 1994م، بنسبة ارتفاع بلغت 3,7%، و 2% حسب الترتيب، وهو أقل من العدد الذي أرتاد الخليج في سنواته الأولى والمحصورة بين 1986- 1990م، وفي سنة

1995م، سجلت أعداد السفن انخفاضاً في حركــتها عن سنة 1994م، فقد بلغت نسبة النقصان في عددها -6,5% عن سنة 1994م ، بينمــا زاد عــددها ســنة 1996م، ووصل إلى 191 سفينة بفارق 4 سفن عن سنة 1995م ، أما عن سنة 1997م ، فكانت أكثر السنوات انخفاضاً في أعداد السفن خلال فترة الدراســة ، وذلك لتدهور العلاقات السياسية والاقتصادية بــين ليبيــا والولايــات المتحــدة الأمريكية وبريطانيا ، والى تدهور أسعار النفط خلال هذه الفترة ، مما أدى إلى نقص السلع الوسيطة ، والمواد الخام الضرورية للجهاز الإنتاجي ، وبالتالي إلى بطء حركة التجارة الخارجية بالجماهيرية بشكل عام وعلى ميناء طبرق التجاري بشكل خاص، حيث بلغت أعداد السفن 164 سفينة، وبنــسبة انخفــاض بلغــت -14,1% عن سنة 1996م .

شكل (26) تطور الحركة العامة للسفن خلال الفترة

1986-2005م



المصــــــــــــــدر :-

1- الــشركة الاشتراكية للموانئ ، مــكتب الإحــصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م ، غير منشورة.

2- المؤسسة الوطنية العامة للنقل البحري ، جدول يوضح أعداد النواقل المترددة على مرسى الحريقة النفطي ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

3- شركة البريقة لتسويق النفط ، مرسى البريقة النفطي ، قسم الشئون البحرية ، جدول يوضح أعداد النواقل المترددة على مرسى البريقة النفطي ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

وخلال الفترة 1998-2000م ، أخذت حركة السفن في التزايد المستمر فبلغت أعدادها 183-217-311 سفينة حسب الترتيب ، بنسبة زيادة بلغت 11,6% سنة 1998م ، و 18,6% سنة 1999م ، و 43,3% سنة 2000م، وتعتبر سنة 2000م ، من أعلى السنوات التي سجلت فيها أعلى نسبة زيادة مسجلة خلال فترة الدراسة ، ويرجع ذلك إلى تعليق العقوبات التي فرضتها الأمم المتحدة (الولايات المتحدة - بريطانيا) على الجماهيرية ، وكذلك إلى الارتفاع النسبي في أسعار النفط ، الذي بدأت بوادره ما بعد سنة 1999م ، مما ساعدت على زيادة حجم التجارة الخارجية بليبيا.

كذلك استمرت أعداد السفن في الزيادة خلال سنة 2001م ، ووصل عددها إلى 355 سفينة ، وهي من أعلى السنوات التي سجلت فيها أعداد السفن نمواً كبيراً، وبلغت فيها نسبة الزيادة 14,1% عن سنة 2000م ، وأما عن سنتي 2002-2003م ، فقد انخفضت فيهما أعداد السفن التي استخدمت خليج طبرق ، حيث بلغت سنة 2002م ، 303 سفينة ، و 279 سفينة لسنة 2003م ، بنسبة انخفاض بلغت -14,6% ، و -7,9% على التوالي ، وخلال سنة 2004م ، ارتفعت فيها أعداد السفن ووصل عددها إلى 348 سفينة ، بنسبة ارتفاع بلغت 24,7% عن السنة التي قبلها ، بفارق 69 سفينة ، وفي سنة 2005م ، انخفضت فيها أعداد السفن ، ووصل عددها إلى 289 سفينة بنسبة انخفاض بلغت أكثر من -16% عن سنة 2004م وذلك بسبب صدور قرار اللجنة الشعبية العامة للشعبيات رقم (3) لسنة 2005م ، بشأن رسم مقابل خدمات التوريد ، والتي نصت على خفض قيمة الخدمات التي تقدم للسلع والبضائع الموردة ، والتي أدت إلى هجرة أغلب تجار المدن الغربية لخدمات ميناء طبرق واتجاههم إلى الموانئ القريبة منهم، مما نتج عنه انخفاض أعداد السفن التجارية المترددة بالخليج من 160 سفينة سنة 2004م، إلى 139 سفينة سنة 2005م.

2- أنواع السفن المترددة على خليج طبرق .

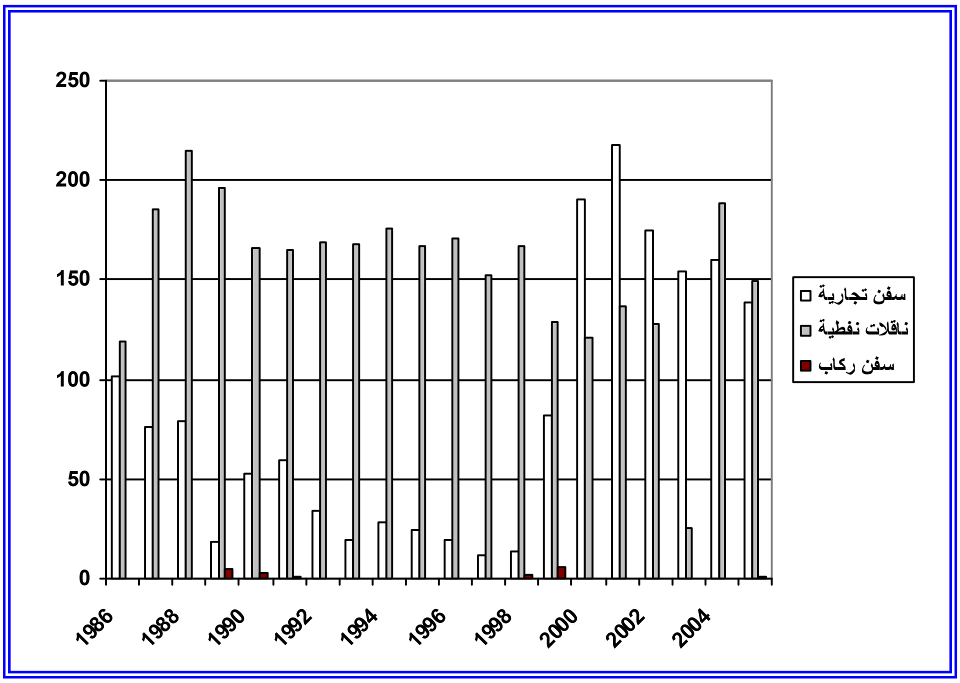
تختلف السفن وتتعدد أنواعها باختلاف وتعدد الأغراض التي تبنى من أجلها ، كما أن البحار التي تجوبها السفينة والموانئ التي تمر بها ، وتتعامل معها تتحكم بشكل أساسي في شكلها وقوتها وحمولتها وسرعتها ، وغير ذلك من خصائصها ، وهنا سيتم تناول أهم أنواع السفن المترددة على خليج طبرق .

أ- ناقلات النفط (الوقود)

تقوم الناقلات بشحن السوائل مثل البترول الخام والغاز الطبيعي المسال والمشتقات النفطية الأخرى ، وقد تم تصميم الناقلات على أساس شحن السوائل في خزاناتها مباشرة ، ويختلف بناء الناقلات عن سفن البضائع العامة في أن وسائل الشحن والتفريغ في الناقلات تكون من شفاطات وأنابيب بدلاً من الروافع الميكانيكية وبالتالي تنخفض فيها تكلفة المناولة عنها بالسفن التجارية .

ومن خلال الملحق (20) والشكل (27) اللذان يوضحان تصنيف السفن المترددة على خليج طبرق في الفترة 1986-2005م ، لوجدنا أن النواقل النفطية تأتي في الترتيب الأول من بين السفن المترددة على الخليج طيلة فترة الدراسة ، ماعدا الفترة الممتدة من (2000-2003م) التي تقدمت فيه سفن البضائع العامة (السفن التجارية) إلى الترتيب الأول ، فأعلى نسبة للناقلات النفطية كانت في سنة 1997م ، حيث بلغت 92,7% من أجمالي السفن المترددة على خليج طبرق ، بينما وصلت هذه النسبة لأدنى مستوى لها سنة 2001م ، إذ بلغت 38,6%، وقد تذبذبت باقي السنوات ارتفاعاً وانخفاضاً بين هاتين النسبتين ، فخلال الفترة 1987-1998م، (11 سنة) لم تقل نسبة النواقل النفطية من إجمالي السفن المترددة على خليج طبرق عن 71% منذ سنة 1987م ، وهذا يدل على أن الوظيفة الأساسية للخليج هي الوظيفة النفطية خلال تلك الفترة .

الشكل (27) تصنيف السفن المترددة على خليج طبرق في الفترة 1986-2005م



المصـــــــــــــــدر :-

1- الـــشركة الاشتراكية للموانئ ، مــكتب الإحــصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م ، غير منشورة.

2- المؤسسة الوطنية العامة للنقل البحري ، جدول يوضح أعداد النواقل المترددة على مرسى الحريقة النفطي ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

3- شركة البريقة لتسويق النفط ، مرسى البريقة النفطي ، قسم الشئون البحرية ، جدول يوضح أعداد النواقل المترددة على مرسى البريقة النفطي ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

أما من حيث أعداد الناقلات، فيظهر التذبذب الواضح في أعدادها من سنة إلى أخرى، وقد بلغ أعلى مستوى لها في سنة 1988م ، حيث أمت الميناء 215 ناقلة ، بينما وصل هذا العدد أدنى مستوى له سنة 1986م ، حيــث بلغــت 119 ناقلة.

ب- سفن البضائع العامة (التجارية) .

" ***وتشمل سفن الحاويات وسفن الدحرجة (رو-رو) ، والسفن التقليدية، وسفن الحيوانات ، وسفن السيارات، وسفن الصب الجاف كالحبوب و الأعلاف....*** "(1). تقوم هذه السفن بنقل بضائع متعددة ، ومختلفة ، لذلك أطلق عليها (سفن البضائع المجزئة) ، وأن هذه الأنواع من السفن أكثر مرونة للعمل بين المواني المتقدمة ، ومواني الدول النامية ، والتي لا يتوافر فيها التسهيلات المتخصصة كما في مواني الدول المتقدمة ، وهي سفن تخدم على خطوط محدده وفقاً لبرنامج منتظم ، وهي تعتبر من أهم سفن النقل البحري.

من خلال الملحق (20) والشكل (27) اللذان يوضحان تصنيف السفن المترددة على خليج طبرق في الفترة 1986-2005م ، يتضح أن سفن البضائع العامة (التجارية) تأتي في الترتيب الثاني من بين السفن المترددة على الخليج طيلة فترة الدراسة ماعدا الفترة الممتدة من 2000-2003م ، والتي تراجعت فيه نسبة النواقل النفطية إلى المرتبة الثانية ، وتقدم نسبة السفن التجارية إلى المرتبة الأولى من إجمالي السفن المترددة على الخليج ، فخلال الفترة الممتدة من 1986-1999م ، انخفضت حركه السفن التجارية بدرجة كبيرة ، نتيجةً لتدهور أسعار النفط بداية من سنة 1982م ، وكذلك إلى تطبيق قرار مجلس الأمن (718) لسنة 1992م ، مما تسبب في تدني كمية البضائع العامة والسفن المتداولة بالموانئ الليبية بشكل عام وعلى ميناء طبرق التجاري بشكل خاص ، حيث بدأ الانخفاض منذ سنة 1987م ، انخفضت بنسبة 17.2% عن السنة التي قبلها ، واستمرت نسبه حركه السفن التجارية في التناقص حيث بلغ النقص أقصاه سنة 1997م ، بنسبة 7,3% من إجمالي السفن المترددة على خليج طبرق للأسباب سالفة الذكر ، وهي من أقل السنوات التي سجلت فيها نسبة السفن التجارية انخفاضاً في حركتها طيلة فترة الدراسة ، وخلال سنتي 2000-2001م ، ارتفعت فيهما نسبة السفن التجارية ارتفاعاً ملحوظاً ، حيث بلغت نسبتها سنة 2000م ، 61,1% بنسبة ارتفاع عن السنة التي قبلها

---

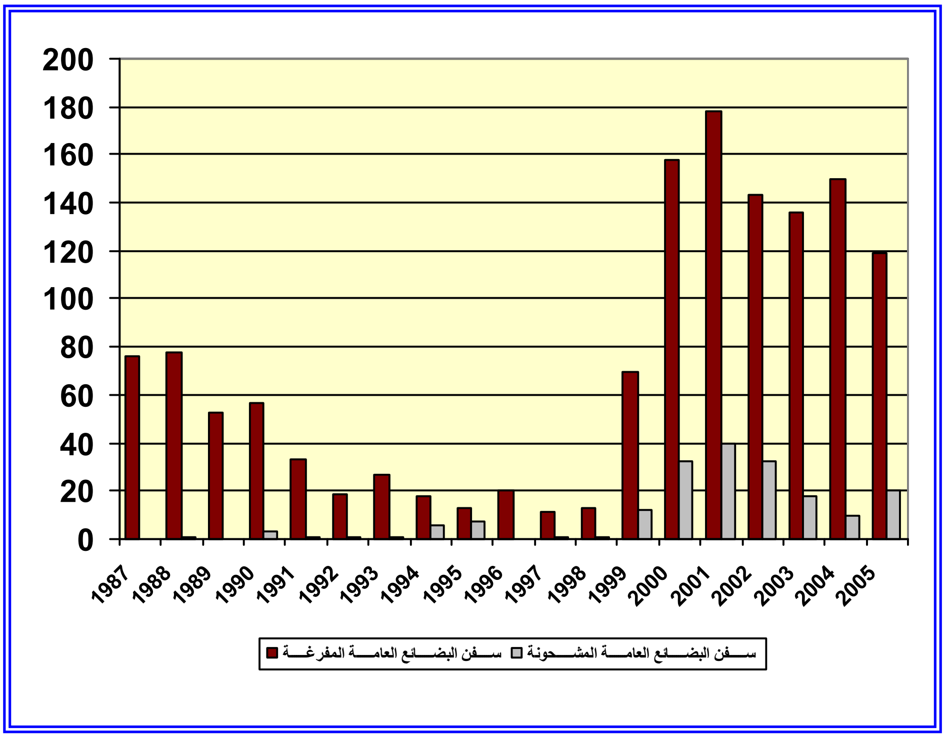
(1) حسين أبو مدينة ، جغرافية ميناء طرابلس الغرب، ص 203 .

(1999م) بلغت 23,3%، ومن أعلى السنوات طيلة فترة الدراسة التي سجلت فيها نسبه حركة السفن التجارية ارتفاعا هي سنة 2001م ، حيث بلغت 61,4% ، وذلك بسبب رفع العقوبات سنة 1999م ، والى الارتفاع النسبي في أسعار النفط سنة 1999م ، والتي أدت بدورها إلى زيادة كميات البضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية بشكل عام ، وعلى ميناء طبرق التجاري بشكل خاص ، وخلال سنة 2002م ، حدث انخفاض طفيف في نسبة السفن التجارية بفارق قدرة -3,6% عن السنة التي قبلها ، واستمرت نسبة السفن التجارية في الانخفاض التدريجي خلال سنتي2003-2004م على التوالي ، حيث وصلت نسبتهما إلى 55,2% ، و 46% حسب الترتيب ، ثم عاودت نسبة السفن التجارية في الزيادة ، حيث وصلت إلى 48,1% سنة 2005م .

أما من حيث أعداد السفن التجارية ، فيظهر التذبذب الواضح في أعدادها من فترة لأخرى ، ولكن يمكن أن نلاحظ أنها أخذت في الانخفاض التدريجي خلال منتصف الثمانينيات (1986م) ، حيث بلغ عددها 102 سفينة إلى أن وصلت أعدادها إلى 14 سفينة سنة 1998م ، وأما عن الفترة الممتدة من 1999-2005م ، فقد شهدت زيادة واضحة في أعداد السفن التجارية من 82 سفينة سنة 1999م ، إلى 139 سفينة سنة 2005م ، وقد بلغ أعلى عدد لها طيلة فترة الدراسة سنة 2001م ، حيث أمت الخليج 218 سفينة ، ووصل هذا العدد أدنى مستوى له سنة 1997م حيث بلغ 12 سفينة فقط.

أما عن تصنيف السفن التجارية إلى سفن مفرغة ، وأخرى مشحونة والمبينة في الملحق (21) والشكل (28) ، فيتضح أن السفن المفرغة تمثل النسبة الأكبر من بين السفن التجارية المترددة على ميناء طبرق التجاري ، بحيث لم تقل نسبتها عن 65% من جملة السفن التجارية ، وذلك في سنة 1995م ، وقد بلغت أعلى نسبة لها (100%) سنتي 1987-1989م ، وكذلك سنة 1996م ، وهذا يدل على أن ميناء طبرق التجاري ، هو ميناء واردات في الأساس.

شكل (28) السفن التجارية المفرغة والمشحونة بميناء طبرق التجاري خلال الفترة 1987–2005م .



المصدر :- الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة .

ج– سفن الركاب :

تتميز سفن الركاب عن النواقل النفطية ، وسفن البضائع العامة (التجارية) بما عليها من منشآت مرتفعة ، ومظهر معين ، وعدد كبير من قوارب النجاة ، تجعل تمييز سفينة الركاب سهلاً، هذا ويمكن لسفينة الركاب نقل كميات محدودة من البضائع ، وتستخدم في نقل الركاب من دولة إلى أخرى ، أو داخل الدولة نفسها ، وتحمل هذه السفن على متنها أعداداً كبيرة من الركاب ، كما تشتمل هذه السفن على أقسام مختلفة من الخدمات المقدمة للركاب.

ومــن خــلال الملحق (20) ، والشكل (27) اللذان يوضــحان تصنيف السفن المترددة على خليج طبرق في الفترة 1986–2005م ، يتــضح أن ســفن الركاب تأتي في الترتيب الثالث والأخير من بيــن السفن المترددة على الخلــيج طيلة فترة الدراســة ، وتكاد نسبتها لا تذكر بالمقارنة بــناقلات الوقود والــسفن التجارية ، فــأعلى نسبه سجــلتها سفن الركاب كانت في ســنة 1999م ، حيث بلغت 2,8% من إجمالي السفن المترددة على خليج طبرق ، بينما وصلت هــذه النسبة لأدنى مستوى لها (0%) خلال الفترات التاليــة (1986–1988م) ، و (1992–1997م) ، و (2000–2004م) ، أما من حيث أعداد سفن الركاب ، فأكبر عدد تردد على الخليج كان في سنة 1999م ، حيــث بلغت 6 سفن ركاب فقط ، ويرجع ضعف حركة سفن الركاب بميناء خليج طبرق إلى قلة أهميه نقــل الركاب عن طريق البحر عالمياً ، بسبب بطء سرعتها بالمقارنة مع النقل الجوى والبرى هذا من ناحية ، ومن ناحية أخــرى إلى" ***استحواذ ميناء طرابلــس على النسبة الأكبر من أعــداد ســفن الركاب المــترددة على الــــموانى الليبيــة ، والذي بلغــت نسبته خلال فترة الحظر الــجوى (1999–1999م) مــا بــين 83,6%، و 97,1% من إجــمالي ســفن الركــاب المتــرددة علــى المــوانى الليبية*** " (1).

ثانياً - حركة البضائع العامة والوقود بالخليج .

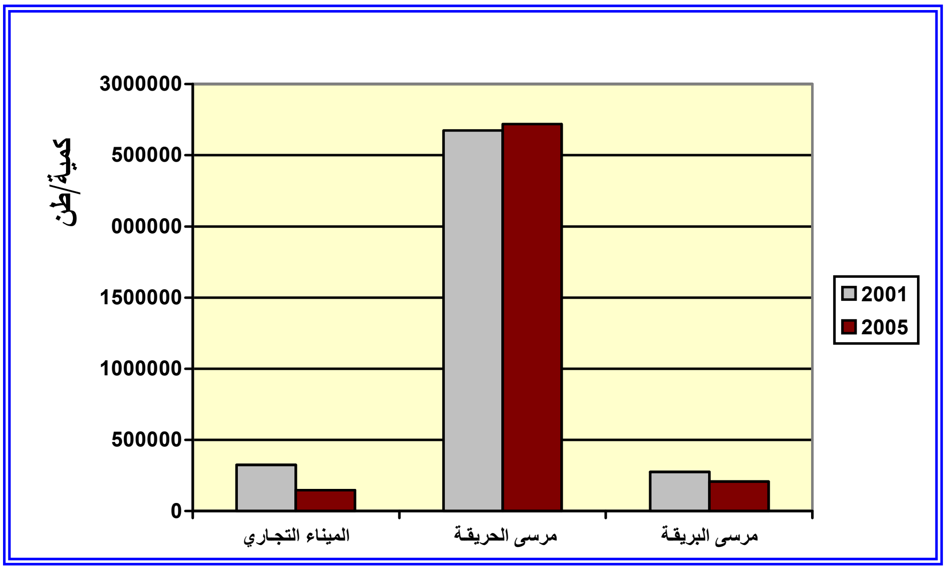
1- التوزيع الرتبي لكمية ونسبة البضائع العامــة والوقــود المتــداول بمرافق ميناء خليج طبرق.

من خلال الملحق (22) و الشكل (29) اللذان يوضحان التوزيع الرتبــي لكمية ونسبة البضائع العامة والوقود المتداول بمرافق ميناء خليج طبرق خــلال سنتي 2001–2005م ، يتضح أن مرسى الحريقة قد حافظ على الترتيــب الأول من حيث كمية ونسبة البضائع العامة والوقود المتداول بالخليج خــلال الــسنتين السابقتي الذكر ، حيث بلغت كمية الوقود المتداول بالمرسى 2,674,045 طــناً سنة 2001م ، و 2,719,145 طــناً سنة 2005م، بنسبة بلغــت 81,7% مــن

(1) – نفس المصدر، ص 211 .

إجمالي كمية البضائع العامة والوقود المتداول بميناء خليج طبرق سنة 2001م ، و 88,4% سنة 2005م ، يليه الميناء التجاري في المرتبة الثانية خــلال ســنة 2001م ، بــنسبة بلــغت 9,9%، وفي المرتبة الثالثة والأخيرة ســنة 2005م ، بــعد أن تقدم عليه مــرسى البريقة، بنسبة 4,8% ، أما عن مرسى البريقة فقــد جاء في الترتيب الــثالث سنة 2001م ، بنسبة بلغت 8,4% ، وفي الترتيب الثاني سنة 2005م ، بنسبة 6,8% .

شكل (29) التوزيع الرتبي لكمية البضائع العامة والوقود المتداول بمرافق ميناء خليج طبرق خلال سنتي 2001-2005م.



المصدر :-

1- الــشركة الاشتراكية للموانئ ، مــكتب الإحــصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م ، غير منشورة .

2- شركة الخليج العربي للنفط ، مرسى الحريقة النفطي ، قسم الشؤون البحرية ، مكتب عمليات المرسى ، طبرق ، جدول يبين إشعار وصول النواقل وكميتها لسنتي 2001-2005م ، غير منشورة.

3- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

4- النسب المئوية من حساب الباحث .

2- كمية ونسبة البضائع العامة والوقود المفرغ والمشحون بخليج طبرق .

و من خلال الملحق (23) الذي يوضح كمية ونسبة البضائع العامة ، والوقود المفرغ والمشحون بخليج طبرق خلال سنتي 2001-2005م ، نلاحظ أنه قد جاءت كمية ونسبة الوقود المتداول بالخليج في المرتبة الأولى متقدمة على كمية ونسبة البضائع العامة خلال سنتي 2001-2005م ، حيث بلغت كميتها 2,950,052 طناً سنة 2001م، و 2,926,935 طناً سنة 2005م، وشكلت نسبتها من إجمالي كمية البضائع العامة والوقود المتداول بخليج طبرق 90,1% ، سنة 2001م ، و95,2% سنة 2005م ، ثم جاءت كمية البضائع العامة المتداولة بالخليج في المرتبة الثانية، وبلغت كميتها 323,242 طناً ، بنسبة بلغت 9,9% ، سنة 2001م ، و 147,131 طن ، وبنسبة 4,8% ، سنة 2005م . أما عن توزيع كميات ونسبة البضائع العامة والوقود إلى المشحون والمفرغ ، فقد جاءت كمية ونسبة البضائع العامة والوقود المشحون من الخليج في المرتبة الأولى خلال سنتي 2001-2005م ، حيث بلغت 2,825,676 طناً سنة 2001م ، ارتفعت إلى 2,845,777 طناً ، مشكلةً ما نسبته 86,3% من إجمالي كمية البضائع العامة والوقود المفرغ والمشحون بالخليج سنة 2001م، و 92,6% سنة 2005م، بينما تحصلت كمية البضائع العامة والوقود المفرغ على 447,618 طناً سنة 2001م ، وعلى 228,289 طناً سنة 2005م ، بنسبة بلغت 13,7% سنة 2001م ، و 7,4% سنة 2005م ، وبلغت كمية الوقود المشحون من الخليج سنة 2001م ، 2,814,403 طناً ، ارتفعت إلى 2,820,497 طناً سنة 2005م، بنسبة وصلت إلى 86% من إجمالي كمية البضائع العامة والوقود المفرغ والمشحون بخليج طبرق سنة 2001م ، و 91,7% سنة 2005م ، بينما بلغت كمية البضائع العامة المشحونة سنة 2001م ، 11,273 طناً ، ارتفعت إلى 25,280 طناً سنة 2005م ، شكلت ما نسبته 0,3% سنة 2001م ، و 0,8% سنة 2005م ، وكذلك بلغت كمية الوقود المفرغ 135,649 طناً ، بنسبة 4,1% من إجمالي كمية البضائع العامة والوقود المفرغ والمشحون بالخليج ، وذلك خلال سنة 2001م ، انخفضت الكمية ووصلت

إلى 106,438 طناً سنة 2005م ، شكلت ما نسبته 3,5% ، بينما بلغت كمية البضائع العامة المفرغة سنة 2001م ، 311,969 طناً ، وبنسبة بلغت 9,6%، انخفضت كميتها ووصلت إلى 121,851 طناً ، بنسبة بلغت 4% من إجمالي كمية البضائع العامة والوقود المفرغ والمشحون سنة 2005م .

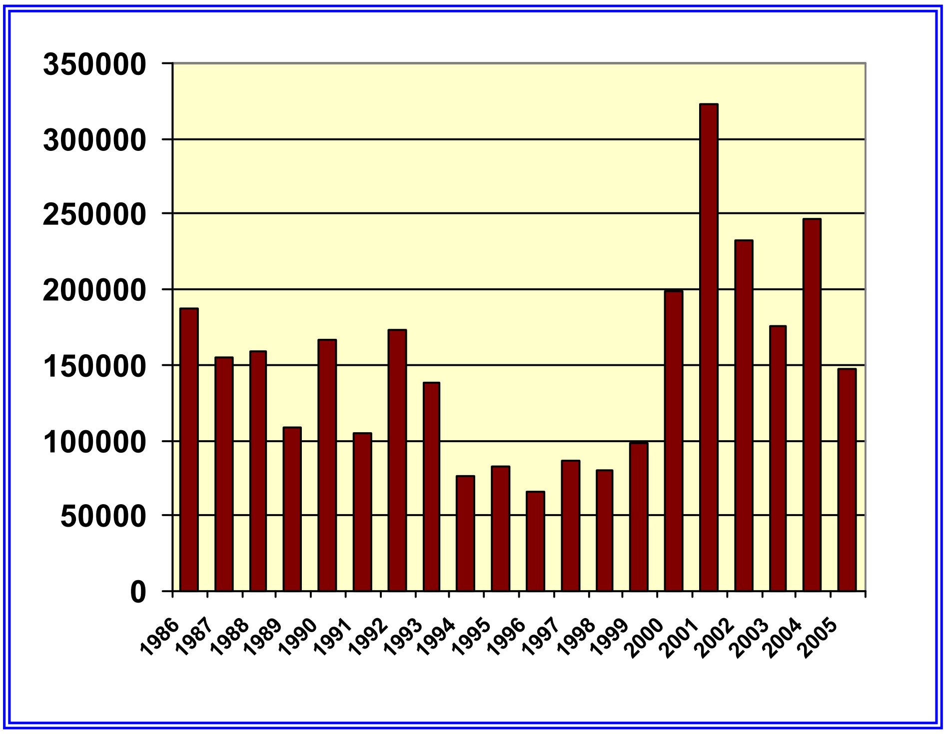
3- تطور حركة البضائع العامة بالميناء التجاري .

من خلال متابعة كميه البضائع العامة المتداولة بميناء طبرق التجاري في الفترة 1986-2005م ، والذي يوضحه الملحق (24) والشكل (30) ، لوجدنا أن كمية البضائع المتداولة بالميناء قد شهدت نمواً متذبذباً بين الزيادة والنقصان ، متشابها بذلك إلى حد كبير مع حركة السفن التجارية بالميناء ، ومتأثرة بالظروف الاقتصادية والسياسية التي مرت بها البلاد ، فقد وصلت كمية البضائع المتداولة أعلى مستوى لها سنة2001م ، حيث بلغت 323,242 طناً ، بينما وصلت هذه الكمية لأدنى مستوى لها سنة 1996م ، حيث بلغت 65,549 طناً.

ففي سنة1987م ، انخفضت كمية البضائع المتداولة بالميناء من 187,183 طناً سنة 1986م ، إلى 154,352 طناً بنسبة انخفاض بلغت -17,5% ، وذلك نتيجة لتدهور أسعار النفط التي بدأت بوادره خلال سنة 1982م حتى سنة 1998م ، والتي أثرت بدورها في انخفاض كميات البضائع المتداولة بالميناء التجاري خلال تلك الفترة ، بينما زادت كمية البضائع المتداولة بالميناء زيادة طفيفة وذلك في سنة 1988م ، حيث بلغت 159,377 طناً, فكانت الزيادة في الكمية بنسبة 3,3% عن سنة 1987م ، غير أن كمية البضائع قد حدث بها انخفاض كبير في سنة 1989م ، حيث بلغت 108,654 طناً ، فكان الانخفاض في الكمية بنسبة -31,8% عن سنة 1988م ، للأسباب سالفة الذكر ، إلا أن كمية البضائع استأنفت نموها السريع خلال سنة 1990م ، حيث زادت بنسبه 52,8% عن سنة 1989م ، وذلك بسبب الزيادة الطبيعية لعدد سكان شعبية البطنان مما نتج عنه إلى زيادة الطلب على الواردات ، والتي بلغت نسبتها خلال نفس السنة نحو 99.7% من إجمالي كمية البضائع المتداولة بالميناء

التجاري ، ولكـنها ما لبثـت أن انخـفضت إلى 104,228 طناً في سنة 1991م ، بعد أن وصلت في سنة 1990م ، إلى 165,978 طناً، مسجله بذلك انخفـاض قدره -37,2%، أما عن سنة 1992م ، فقد حدث فيها ارتفاع كبير فـي حجـم كميات البضائع المتداولة بالميناء، فوصلت إلى 173,452 طناً ، فكانت الزيـادة في الكمية بنسبة 66,4% عن السنة التي قبلها ، وذلك بسبب الحظر الجوي الذي فرضته الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا على ليبيا خلال نفس السنة ، ممـا أدى بالتالي إلى زيادة الطلب على وسائل النقل الأخرى ومنها النقـل البحـري بوصفها تعويضاً لتوفير كافة متطلبات السكان بليبيـا ، وفـي سـنة 1993م ، سجلت كـميات البضـائع انخفاضاً في حركتـها ، فقـد بلغت نسـبة النقصان في كـميتها -20% عن سـنه 1992م ، وذلك للظروف السياسية التي مرت بها البلاد السالفة الذكر، وكذلك استمر الـحال في سنة 1994م ، حيـث وصـلت كمية البضـائع إلى76,323 طناً، بـعد أن كانت في سـنة1993م، 138,818 طـناً ، مسجلة بذلك انخفاضاً قدرة -45%، لنفس الأسباب ، وخلال سنة 1995م ، ارتفعت كميات البضائع ارتفاعـاً طفيفـاً مـن 76,323 طنـاً سـنة1994م الى82,395 طناً بنسبة ارتفاع بلغت 8% عن سنة1994م . أما عن سنة 1996م ، فكانت أكثر السنوات انخفاضا في كميات البضائع خلال فترة الدراسـة وذلـك نتيجة لانخفاض أسعار النفط خلال هذه الفترة ، حيـث بلغـت كميـة البـضائع 65,549 طناً بنسبة انخفاض بلغت -20,4% عن السنة التي قبلها ، وخلال سنة 1997م ، ارتفعت كميات البضائع العامة بالميناء ووصلت إلـى 86,679 طنـا بنسبة ارتفاع بلغت أكثر من 32% عن سنة 1996م ، وفي سنة 1998م ، سجلت كميات البضائع المتداولة انخفاضا طفيفا في حركتها عن سنة 1997م ، فقد بلغت نسبة النقصان في كميتها -6,9% .

شكل (30) تطور كمية البضائع العامة المتداولة بميناء طبرق التجاري في الفترة 1986-2005م.



المصدر :- الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م ، غير منشورة .

وخلال الفترة 1999-2001م ، أخذت حركة البضائع في التزايد المستمر حيث بلغت كمياتها (98,656-199,368-323,242 طناً) على التوالي، بنسبة زيادة بلغت 22,3% سنة 1999م ، و 102% سنة 2000م ، وهي من أعلى السنوات التي سجلت فيها أعلى نسبة زيادة مسجلة في كميات البضائع، و62,1% سنة 2001م ، وذلك بسبب رفع العقوبات التي فرضتها الأمم المتحدة على ليبيا وذلك خلال سنة 1999م ، وكذلك إلى الارتفاع النسبي لأسعار النفط خلال نفس السنة ، مما ساعد ذلك إلى زيادة كمية البضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية ، أما عن سنتي 2002-2003م ،

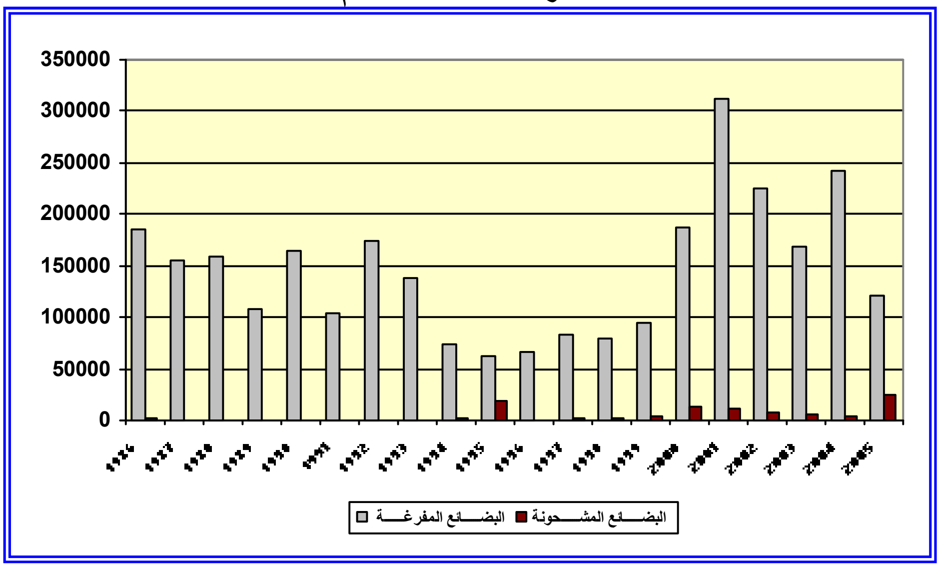
فـقد انـخفضت فيهـما كميات البضائع العامـة المتـداولة بالميناء التـجاري ، حيث وصلت إلى 232,458 طنـاً سنة 2002م ، و175,307 طـناً سـنة 2003م ، بـنسبة انـخفاض بلغت -28,1%، و -24,6% على التوالي ، ثـم عاودت كمـيات البضائع إلى الزيادة بحـيث بلغت 246,482 طناً سنه 2004م ، بنسبة زيادة وصلت إلى أكثر من 40% عن سنة 2003م ، وذلك بسبب رفـع الولايات المتحدة الأمريكية سنة 2004م لعقوباتها التجارية المفروضة على ليبيا ، ولقد اقترنت عملية رفع العقوبات الأمريكية مع سحب الولايات المتحدة الأمريكية اعتراضها على انضمام ليبيا إلى منظمة التجارة العالمية ، وقد مهد ذلك لحصول ليبيا على صفة عضو مراقب في المنظمة ، مما يتيح لها الحصول على العضوية الكاملة في المستقبل ، غير أن كمية البضائع بدأت في التناقص في سنة 2005م ، مسجلة بذلك انخفاضًا قدره -40.3%، عن السنة التي قبلها ، وذلك بسبب صدور قرار اللجنة الشعبية العامة للشعبيات رقم (3) لسنة 2005م ، بشأن رسم مقابـل خدمات التوريد ، والتي نصت على خفض قيمة الخـدمات التـي تقـدم للـسلع والبضائع الموردة ، والتي أدت إلـى هجـرة أغلـب تجـار المـدن الغربيـة (بنغازي-مصراتة - طرابلس) لخدمات ميناء طبرق واتجاههم إلـى المـوانئ القريبة منهم، وذلك لارتفاع تكاليف النقل البري بسبب بعد المسافة ، وكذلك لعدم وجود حوافز إجرائية أو مالية عنها بالموانئ الأخرى تجذب تجار المنطقة الغربية لخدمات ميناء طبرق التجاري مما أدى إلى انخفاض كميات البضائع المتداولـة بالميناء خلال هذه السنة.

أ- تطو كمية البضائع المفرغة (الواردات) بالميناء التجاري .

من خـلال الملحق (25) والشكل رقم (31) اللذان يوضحان تطـور كـمية ونسبة البضائع الـمفرغة والمشحونة بميناء طبرق التجاري في الفتـرة 1986-2005م ، لوجدنا أن نسبة البضائع المفرغة (الواردات) مـن إجمـالي البضائع المتداولة بميناء طبرق التجاري لم تقل عن 76,4% وذلـك فـي سـنة 1995م ، وتراوحت نسبة البضائع المفرغة في الفترة من1986-1994م ، مـا بين 97,1%، و 100% من إجمالي البضائع المتداولة بالميناء ، وإما عن الفترة

الممتدة من 1996-2005م، فقد شكلت نسبة البضائع المفرغة النسبة الأكبر أيضا ، فبلغت مابين 82,8%، و 100% من إجمالي البضائع المتداولة بالميناء ،مما يعكس لدينا أن ميناء طبرق هو ميناء واردات أكثر منه للصادرات، وأما عن كميه البضائع المفرغة (الواردات) فقد غلب عليها التذبذب الواضح بين

شكل (31) تطور كمية البضائع المفرغة والمشحونة بميناء طبرق التجاري في الفترة 1986-2005م



المصدر :- الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م ، غير منشورة.

الزيادة والنقصان من سنة إلى أخرى متشابهاً بذلك إلى حد كبير مع حركة السفن التجارية بالميناء، فأعلى كمية بلغها ميناء طبرق التجاري من البضائع المفرغة كانت في سنة 2001م ، حيث بلغت 311,969 طناً ، بينما وصلت هذه الكمية لأدنى مستوى لها سنة 1995م ، وبلغت 62,977 طناً ، وقد تذبذبت باقي السنوات ارتفاعا وانخفاضا بين هاتين الكميتين .

تصنيف البضائع المفرغة بميناء طبرق التجاري :

1- بضائع الصب.

من خلال الجدول (4) الذي يوضح تصنيف البضائع المفرغة بميناء طبرق التجاري حسب طبيعة السلعة خلال خمس سنوات متباعدة هي 1986-1991-1996-2001-2005م، نجد أن بضائع الصب تستحوذ على النسبة الأكبر من إجمالي البضائع المفرغة بالميناء طيلة السنوات المذكورة أعلاه ، ماعدا سنة 2001م ، التي تقدمت فيه البضائع العامة إلى الترتيب الأول ، إذ لم تقل كمية بضائع الصب عن 45,957 طناً ، وهو ما يمثل 70,1% من إجمالي البضائع المفرغة بالميناء التجاري سنة 1996م ، في حين وصلت بضائع الصب إلى أكبر كميه لها وهى 121,667 طناً في سنة 2001م ، وهو ما يمثل نسبة 39% ، وتشمل بضائع الصب التي تم تفريغها بميناء طبرق التجاري القمح والشعير والذرة والأعلاف .

جدول (4) تصنيف البضائع المفرغة بميناء طبرق التجاري حسب طبيعة السلعة خلال السنوات 1986-1991-1996-2001-2005م .

تصنيف البضائع المفرغة / السنة	بضائع الصب		البضائع العامة		إجمالي البضائع	
	الكميه	%	الكميه	%	الكميه	%
1986	112,989	61,2	71,635	38,8	184,624	100
1991	80,879	77,7	23,149	22,3	104,028	100
1996	45,957	70,1	19,592	29,9	65,549	100
2001	121,667	39	190,302	61	311,969	100
2005	82,858	68	38,993	32	121,851	100

المصدر :-

1- الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء طبرق التجاري، قسم المناولة، جدول يوضح حركه السفن والبضائع بالميناء خلال الفترة من 1986-2005م، غير منشورة.

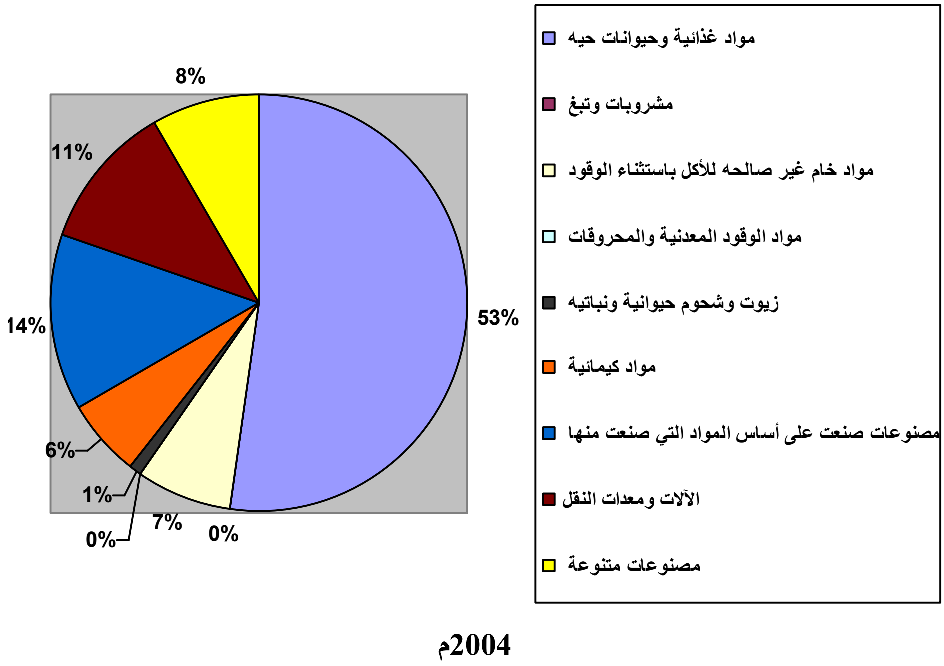
2- النسب المئوية من حساب الباحث .

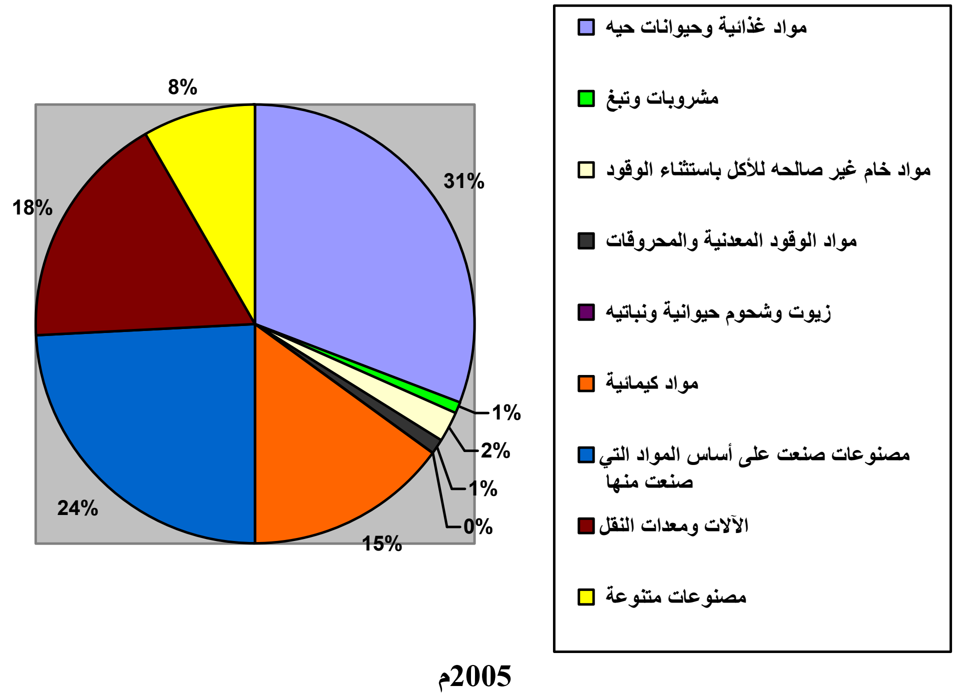
2- البضائع العامة .

وبتتبع حركه البضائع العامة المفرغة بميناء طبرق التجاري خلال خمس سنوات متباعدة هي 1986-1991-1996-2001-2005م، والموضحة في الجدول (4) لوجدنا أن البضائع العامة تمثل الجزء الأصغر من حجم البضائع المفرغة بميناء طبرق التجاري طيلة السنوات المشار إليها باستثناء سنة 2001م ، والتي تجاوزت فيها النسبة النصف، حيث بلغت 61% من إجمالي البضائع المفرغة بالميناء ، وقد سجلت في سنة 1991م، أقل نسبه للبضائع العامة المفرغة ، حيث بلغت 22,3% ، أما عن كميات البضائع العامة المفرغة بالميناء في السنوات نفسها ، فقد تراوحت ما بين 19,592 طناً سنة 1996م ، و190,302 طناً سنة 2001م .

أما عن قيمة واردات (البضائع المفرغة) بميناء طبرق التجاري حسب أقسام السلع خلال سنتي 2004-2005م ، والتي يوضحها الملحق (26) والشكل رقم (32)، يتضح أن هناك سبعة أصناف استحوذت على نسبة 99,9% من إجمالي قيمة واردات ميناء طبرق التجاري سنة 2004م ، وعلى نسبة 99,8% سنة 2005م ، يأتي على رأسها المواد الغذائية والحيوانات الحية ، حيث وصلت قيمتها إلى 16,101,144 ديناراً ليبياً سنة 2004م ، وعلى 33,918,143 ديناراً ليبياً سنة 2005م ، اللتان شكلتا ما نسبته 56,5% من إجمالي قيمة واردات ميناء طبرق التجاري سنة 2004م ، و31,2% سنة 2005م ، ثم يأتي بعد ذلك المصنوعات التي صنفت على أساس المواد التي صنعت منها في المرتبة الثانية، بقيمة بلغت 4,251,748 ديناراً ليبياً سنة 2004م، و 26,608,147 ديناراً ليبياً سنة 2005م ، أي بنسبة 14,9% سنة 2004م، و24,5% سنة 2005م ، ويليه الآلات ومعدات النقل في المرتبة

شكل (32) نسبة قيمة واردات ميناء طبرق التجاري حسب أقسام السلع خلال سنتي 2004-2005م.





المصدر :- الهيئة العامة للمعلومات والاتصالات، قطاع الإحصاء والتعداد ، ملخص إحصاءات التجارة الخارجية 2004-2005م .

الثالثة التي بلغت نسبتها 12,3% سنة 2004م ، و 17,8% سنة 2005م ، ثـم تأتي المصنوعات المتنوعة في المرتبة الرابعة سـنة 2004م ، وفـي المرتبـة الخامسة سنة 2005م ، بنسبة بلغت8,9%، و 8,5% حسب الترتيب ، بعـد أن تقدمت عليها المواد الكيميائية سنة 2005م ، والتي بلـغت نسبتها سـنة 2004م ، 6,4% ، زادت ووصلت إلى 15,2% سـنة 2005م ، أمـا عـن الترتيبـي السادس والسابع فكانتا من نصيب السلعتين التاليتين بحـسب الترتيـب، وهمـا المواد الخـام غير الصالحة للأكل باستثـناء الوقود (8،%) سـنة 2004م ، و 2,3% سنة 2005م، والزيوت والشحوم الحيوانية والنباتية (1،%) سنة 2004م، و 3،% سنة 2005م.

ب- تطور كمية البضائع المشحونة (الصادرات) من الميناء التجاري .

من الملحق (25) والشكل رقم (31) اللذان يوضحان تطـور كميـة البضائع المفرغة والمشحونة بميناء طبرق التجاري في الفترة من1986-2005م، يتضـح أن أكبر نسبة ساهمت بها كمية البضائع المشحونة (الصادرات) كانت في سنة 1995م ، إذ بلغت 23,6% من إجمالي البضائع المتداولة بالميناء ، في حين لـم تـرد بيانـات عـن صـادرات بالمينـاء (0%) خـلال الـسنوات 1987-1989-1992-1996م ، أما من حيث كمية البضائع المشحونة فيظهـر عليها الانـخفاض الواضح وخاصة خلال الفترة الممتدة مـن 1986-1996م ، حيث لم تزد عن 19,418 طناً ، وذلك في سنة 1994م ، ولكن يمكن أن نلاحظ أنها أخذت في الارتفاع التدريجي خلال الفترة الممتدة من1997-2005م ، إلـى أن بلغت أقصاها في سنة 2005م ، حيث بلغت 25,280 طناً ، وهي من أعلـى الكميات التي تم شحنها عن طريق الميناء طيلة فترة الدراسة علماً بـأن أغلـب صادرات مينا طبرق التجاري هي عبارة عن حاويات فارغه (المعاد تصديرها) ، وإن أكثر ما يميز الدول النـامية هو ميزان تجارتها الذي يكون دائماً في غيـر صالحها ، ومن ثم تـرجح كفة الواردات (البـضائع المفرغـة) علـى كفـة الصادرات (البضائع المشحونة) ، وهو ما لاحظناه خلال استعراضنا السابق.

4- حركة الوقود ومشتقاته بمرسى الحريقة و البريقة النفطيين .

أ- مرسى الحريقة.

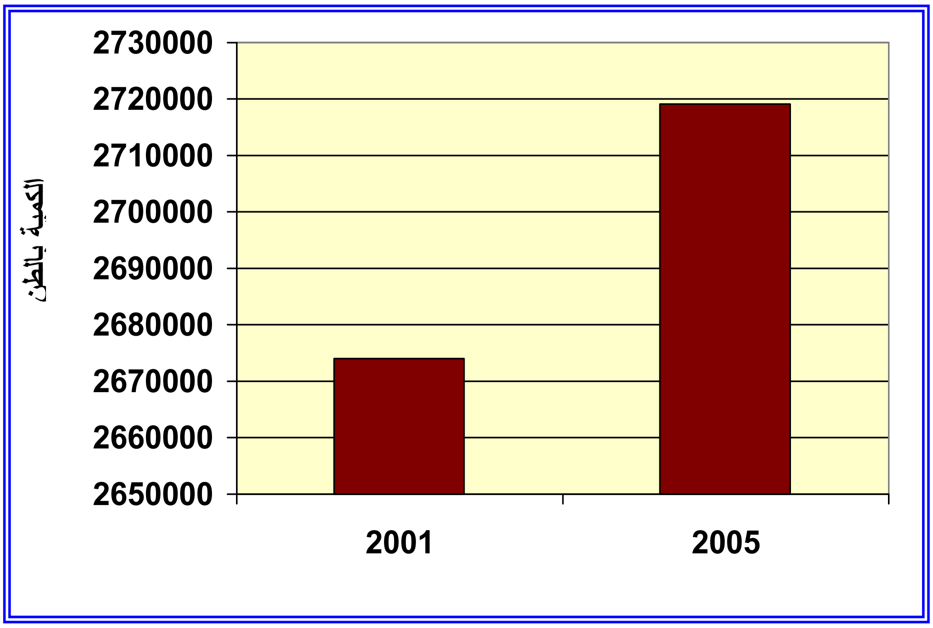
يقوم مرسى الحريقة بتصدير النفط الخام فقط ، ولا يستقبل (واردات) أي نوع من أنوع الوقود الأخرى ، حيث يعتمد على حقل السرير الذي يبعد بمسافة تبلغ 513 كيلومتراً جنوب مدينة طبرق، وذلك عن طريق خط أنابيب خاص تم أنشاؤه سنة 1966م ، ومن ثم يفرغ النفط الخام في خزانات خاصة ليتم توزيعها إلي قسمين: القسم الأول يوزع على مصفاة طبرق، ليتم اشتقاق مشتقات نفطية أخرى ليتم تصديرها وتسويقها عن طريق مرسى البريقة (شركة البريقة لتسويق النفط) والقسم الثاني يصدر على شكل نفط خام عن طريق مرسى الحريقة التابع هو وحقل السرير لشركة الخليج العربي للنفط، حيث بلغت كمية النفط الخام المشحون بمرسى الحريقة سنة 2001م، 2,674,045 طناً، أي ما نسبته 95% من إجمالي كمية الوقود المشحون من خليج طبرق ثم ارتفعت الكمية المشحونة سنة 2005م ، فبلغت 2,719,145 طناً، بنسبة 96,4% ، والتي يوضحها الملحق (27) والشكل (33) .

ب- مرسى البريقة.

ومن خلال الملحق (28) والشكل (34) اللذان يوضحان تطور كمية الوقود المتداول بمرسى البريقة النفطي في الفترة 2001-2005م ، نلاحظ أن كمية الوقود المتداول بالمرسى تأثرت بسياسة الدولة الاقتصادية والى تقلبات الأسعار الدولية للنفط الخام ومشتقاته والى العوامل المؤثرة بالطلب والعرض، فقد وصل أعلى مستوى لها سنة 2001م ، حيث بلغت 276,007 طناً ، بينما وصلت هذه الكمية لأدنى مستوى لها سنة 2002م ، حيث بلغ 123,614 طناً ، ففي سنة 2002م، انخفضت كمية الوقود المتداولة بالمرسى من 276,007 طناً سنة 2001م، إلى 123,614 طناً، بنسبة انخفاض بلغت -55,2%، وذلك

بسبب وجود عمليات الصيانة بالمنشآت الخاصة بمرســـى البريقـــة (صـــهاريج التخزين) ، والتي تم الانتهاء منها خلال نهاية سنة 2002م، بيـــنما زادت كمية الوقود المتداولة بالمرسى زيادة لا بأس بها وذلك في سنة 2003م ، حيث بلغـــت 164,353 طناً، فـــكانت الزيادة في الكمية بنسبة 32,9% عن ســـنة 2002م ، غير أن كمية الوقود قد حدث بها انخفاض طفيف في ســـنة 2004م ، بلـــــغت نسبته -13,4% عن السنة التي قبلها، إلا أن كمية الوقود استأنفت نموها السريع خـــــلال ســـنة 2005م ، حيـــث زادت بنـــسبة 60% عـــن ســـنة 2004م.

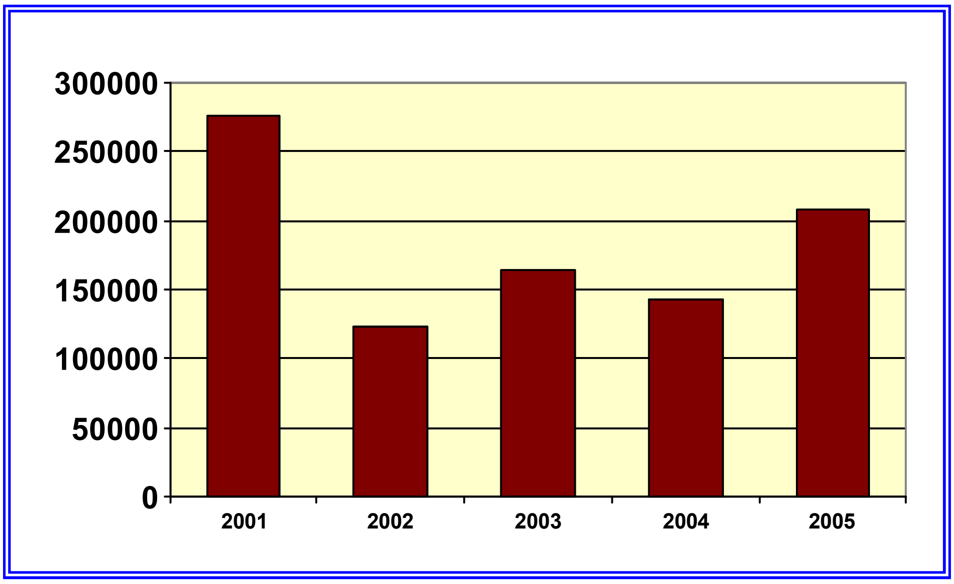
شكل (33) كميات النفط الخام المشحون بمرسى الحريقة النفطي خلال سنتي 2001-2005م



المصدر:- شركة الخليج العربي للنفط ، مرسى الحريقة النفطي ، قسم الشؤون البحرية ، مكتب عمليات المرسى ، طبرق ، جدول يبين إشعار وصول النواقل وكميتها لسنتي 2001-2005م ، غير منشورة.

شكل (34) تطور كمية الوقود المتداول بمرسى البريقة النفطي في الفترة 2001-2005م

الكمية بالطن



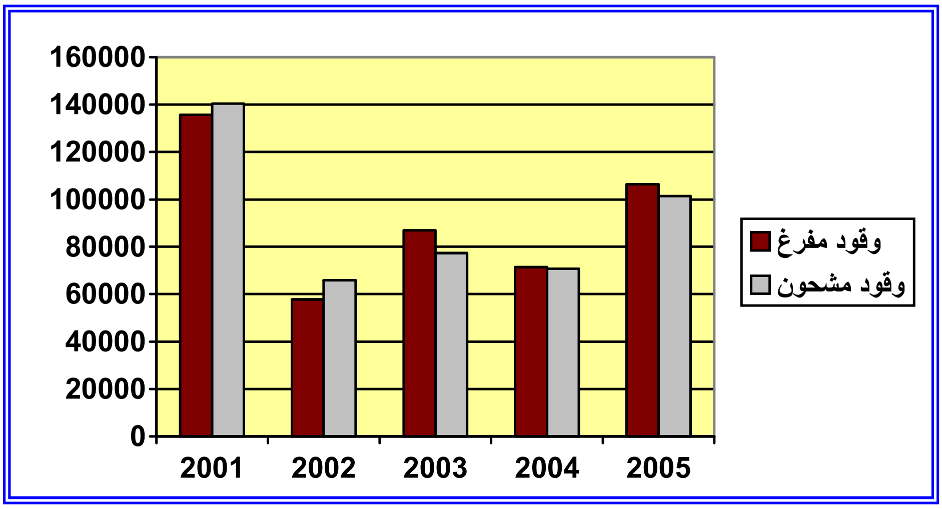
المصـــــــــــــدر :- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة

كميات الوقود المفرغ بمرسى البريقة .

من خلال الملحق (29) والشكل (35) اللذان يوضحان تطور كمية الوقود المفرغ والمشحون بمرسى البريقة النفطي في الفترة 2001-2005م ، لوجــدنا أن نسبة الوقود المفرغ (الواردات النفطية) من إجمالي الوقود المتداول بالمرسى لم تقل عن 46,7% وذلك في سنة 2002م ، ولم تزد عن 52,9% سنة 2003م ، وقد تذبــذبت باقــي السنوات ارتفاعاً وانخفاضا بين هاتين النسبتين ، وأما عــن كمية الوقود المفرغ فقد انخفضت من 135,649 طنــاً ســـــنة 2001م ، إلــى 57,753 طناً سنة 2002م ، بنسبة انخفاض بلغــت -57,4% ، وذلــك بــسبب صيانة صهاريج التخزين بمرسى البريقة النفطي خلال نفس السنة ؛ مما أدى إلى انخفاض كمية الوقود المتداول (المفرغ والمشحون)، بينما زادت كمية الوقود

المفرغ بالمرسى زيادة كبيرة ، وذلك خلال سنة 2003م ؛ حيثُ بلغت 86,925 طناً ، فكانت الزيادة في الكميه بنسبة 50,5% عن سنة 2002م ، ولكنها ما لبثت أن انخفضت الكمية المفرغة بالمرسى إلى 71,418 طناً سنة 2004م ، مـسجلة بذلك انخفاض قدره -17,8% عن سنة 2003م ؛ إلا أن كمية الوقود اسـتأنفت نموها السريع خلال سنة 2005م ، حيث وصلت إلى 106,438 طنـاً ، فكانـت الزيادة في الكمية بنسبة 49% عن سنة 2004م .

شكل(35) يوضح تطور كمية الوقود المفرغ والمشحون على مرسى البريقة النفطي خلال الفترة 2001-2005م



المصـــــــــــدر :- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة

كميات الوقود المشحون بمرسي البريقة.

بتتبع البيانات الواردة في الملحق (29) والشكل (35) اللذان يوضحان تطور كمية الوقود المفرغ والمشحون بمرسى البريقة النفطي في الفترة من 2001–2005م، لوجدنا أن نسبة وكمية الوقود المشحون بالمرسى ، قد مر بمراحل متشابهة إلى حد كبير مع نسبة وكمية الوقود المفرغ ، إذ لم تقل نسبتها من إجمالي الوقود المتداول بالمرسى عن 47,1% ، وذلك في سنة 2003م ، ولم تزد عن 53,3% سنة 2002م ، وأما عن كمية الوقود المشحون ، فقد غلب عليها التذبذب أيضا بين الزيادة والنقصان من سنة لأخرى ، ففي سنة 2002م انخفضت كمية الوقود المشحون بالمرسى من 140,358 طناً سنة 2001م ، إلى 65,861 طناً، بنسبة انخفاض بلغت –53,1% للأسباب سالفة الذكر ، بينما زادت كمية الوقود المشحون بالمرسى سنة 2003م ؛ حيث بلغت 77,428 طناً ، فكانت الزيادة في الكمية بنسبة 17,6% عن سنة 2002م ؛ ولكنها ما لبثت أن انخفضت الكمية المشحونة انخفاضاً طفيفاً حيث بلغت 70,856 طناً سنة 2004م، مسجلة بذلك انخفاضا قدره –8,5% عن السنة التي قبلها، إلا أن كمية الوقود استأنفت نموها السريع خلال سنة 2005م ؛ حيث وصلت إلى 101,352 طناً ، فكانت الزيادة في الكمية بنسبة 43% عن سنة 2004م.

تصنيف الوقود المتداول بمرسى البريقة:

1–تصنيف الوقود المفرغ.

يعتبر وقود البنزين النوع الوحيد الذي يفرغ بمرسى البريقة ، ويتم نقله عن طريق أنابيب مخصصة إلى مستودع 28 مارس الذي يقع غرب مدينة طبرق بمسافة تبلغ 24,6 كيلومتراً ، ومن ثم يتم توزيعه إلى الأسواق الداخلية عن طريق شركة البريقة لتسويق النفط ، والتي يصل مداها إلى مدينة البيضاء غرباً ومؤتمر أمساعد شرقاً ، عن طريق شاحنات مخصصة بالشركة ، حيث بلغت نسبة البنزين المفرغ 51,2% من إجمالي كمية الوقود المتداول بالمرسى سنة 2005م ، وتعتبر

دولة اليونان هي الدولة المنتجة للبنزين الوارد إلى مرسى البريقة ، والذي يمتاز بالجودة العالية ، وبقلة الشوائب الكربونية به ، والتي تبلغ 5% فقط .

2- تصنيف الوقود المشحون .

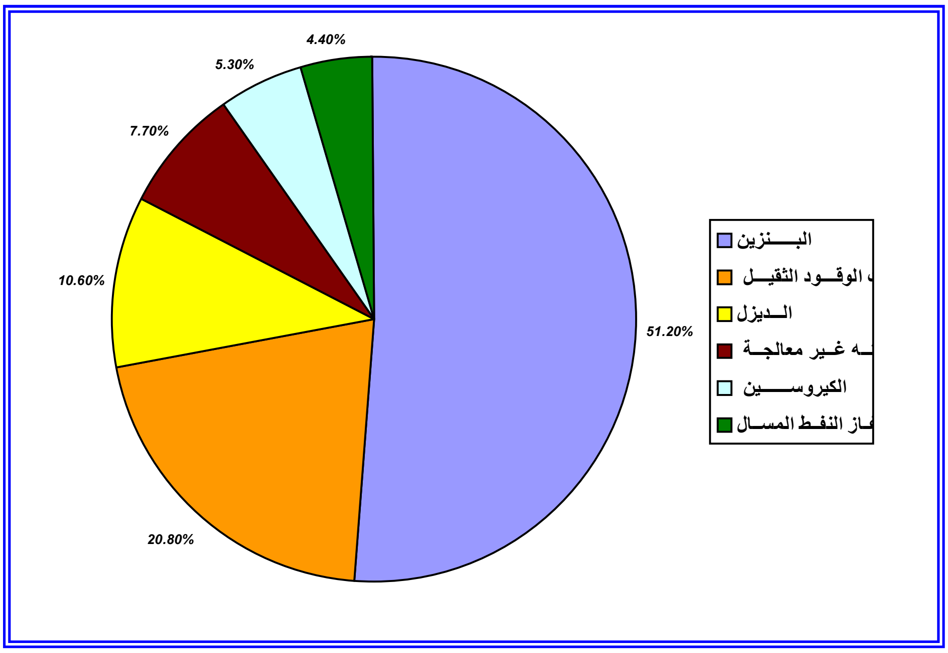
تُعد مصفاة طبرق هي المصدر الوحيد للوقود المشحون بالمرسى ، والتي تقع جنوب شرق مرسي البريقة مباشرة أنظر الشكل رقم (17) ، وهي من النوع البسيط ، فهي تقوم بإنتاج الحد الأدنى من المقطرات الخفيفة، غير أن منتجاتها توافق المواصفات التسويقية العالمية، بسبب نوعية وجودة نفط خام حقل السرير المستعمل في التكرير، حيث صممت المصفاة لتكرير 20,000 برميل/يوم من النفط الخام لإنتاج خمسة أنواع من الوقود يأتي على رأسها زيت الوقود الثقيل حيث شكلت نسبته 20,8% من إجمالي كمية الوقود المتداول بالمرسى سنة 2005م ، ثم يأتي بعد ذلك وقود الديزل في المرتبة الثانية بنسبة 10,6% ، تليها نافته غير معالجة في المرتبة الثالثة، شكلت ما نسبته 7,7% ، ثم يأتي وقود الكيروسين في المرتبة الرابعة بنسبة 5,3% ، أما عن الترتيب الخامس والأخير ، فكان من نصيب وقود غاز النفط المسال بنسبة 4,4% ، انظر الملحق (30) والشكل (36).

ثالثاً: مركز ميناء خليج طبرق بين الموانئ الليبية.

1- من حيث حركة السفن.

بتتبع البيانات الواردة في الملحق (31) و الشكل (37) اللذان يوضحان التوزيع الرتبي لنسبة حركة السفن بالموانئ الليبية ، وذلك خلال خمس سنوات متباعدة هي 1986-1991-1996-2001-2005م فيمكن ملاحظة الآتي :

شكل (36) تصنيف ونسبة الوقود المتداول بمرسى البريقة
خلال سنة 2005م



المصدر:- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

أ- حافظ ميناء خليج طبرق علي الترتيب الرابع بعد كل من ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة خلال السنوات 1986-1991-1996-2001م ، وفي سنة 2005م، تراجع إلى المرتبة الخامسة بعد أن تقدم عليه كل من ميناء طرابلس ومصراتة وبنغازي والخمس.

ب- بلغت أعلى نسبة لتردد السفن بميناء خليج طبرق في سنة 2001م ، إذ وصلت إلى 10,1% من إجمالي السفن المترددة على الموانئ الليبية ، بينما بلغت هذه النسبة لأدنى مستوي لها سنة 1996م ، حيث بلغت 4,7% .

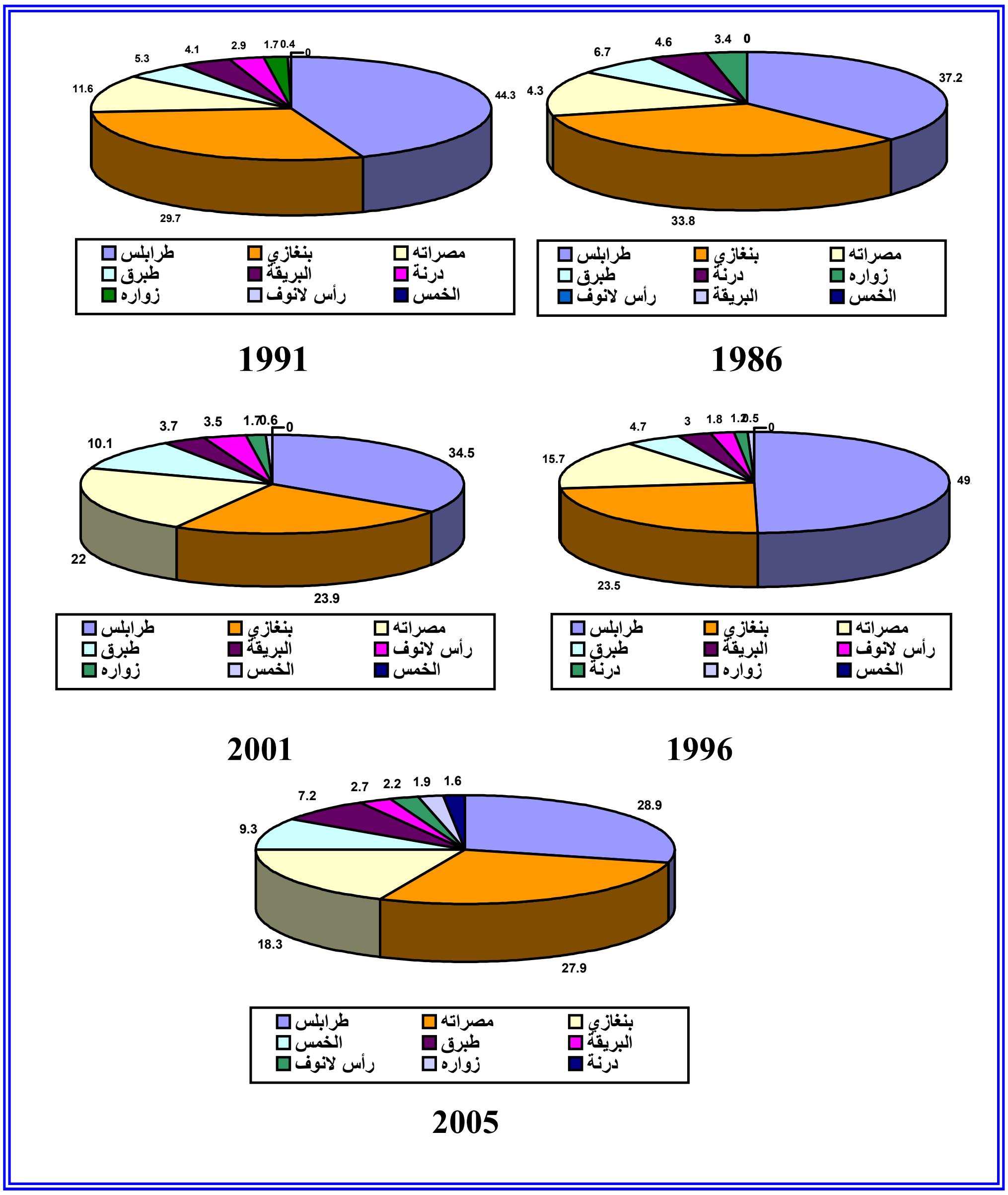
ج- استحوذ كل من ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة على أكثر من ثلاثة أرباع حجم السفن المترددة على الموانئ الليبية خلال نفس السنوات المذكورة أعلاه ، حيث بلغت نسبهم مجتمعين 85,3% سنة 1986م ، و 85,6% سنة 1991م ، و 88,8% سنة 1996م ، و 80,4% سنة 2001م ، و 75,1% سنة 2005م على التوالي.

- من حيث السفن التجارية.

أما عن التوزيع الرتبي لنسبة سفن البضائع العامة (التجارية) المتداولة بالموانئ الرئيسية في ليبيا خلال خمس سنوات متباعدة هي: 1986-1991-1996-2001-2005م ، والتي يوضحها الملحق (32) والشكل (38) يمكن ملاحظة الأتي :

أ- جاء ترتيب ميناء طبرق التجاري من إجمالي سفن البضائع العامة المتداولة بالموانئ الرئيسية في ليبيا في المرتبة الخامسة والأخيرة بعد ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة ودرنة ، وذلك خلال السنوات المذكورة أعلاه ، ماعدا سنتي 2001-2005م ، والذي تقدم فيه الميناء إلى المرتبة الرابعة بعد كل من ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة سنة 2001م ، وبعد ميناء طرابلس ومصراتة وبنغازي سنة 2005م ، وتراجع ميناء درنة إلى المرتبة الخامسة والأخيرة خلال هاتين السنتين .

شكل (37) التوزيع الرتبي لنسبة حركة السفن بالموانئ الليبية خلال السنوات1986-1991-1996-2001-2005م



المصدر:-

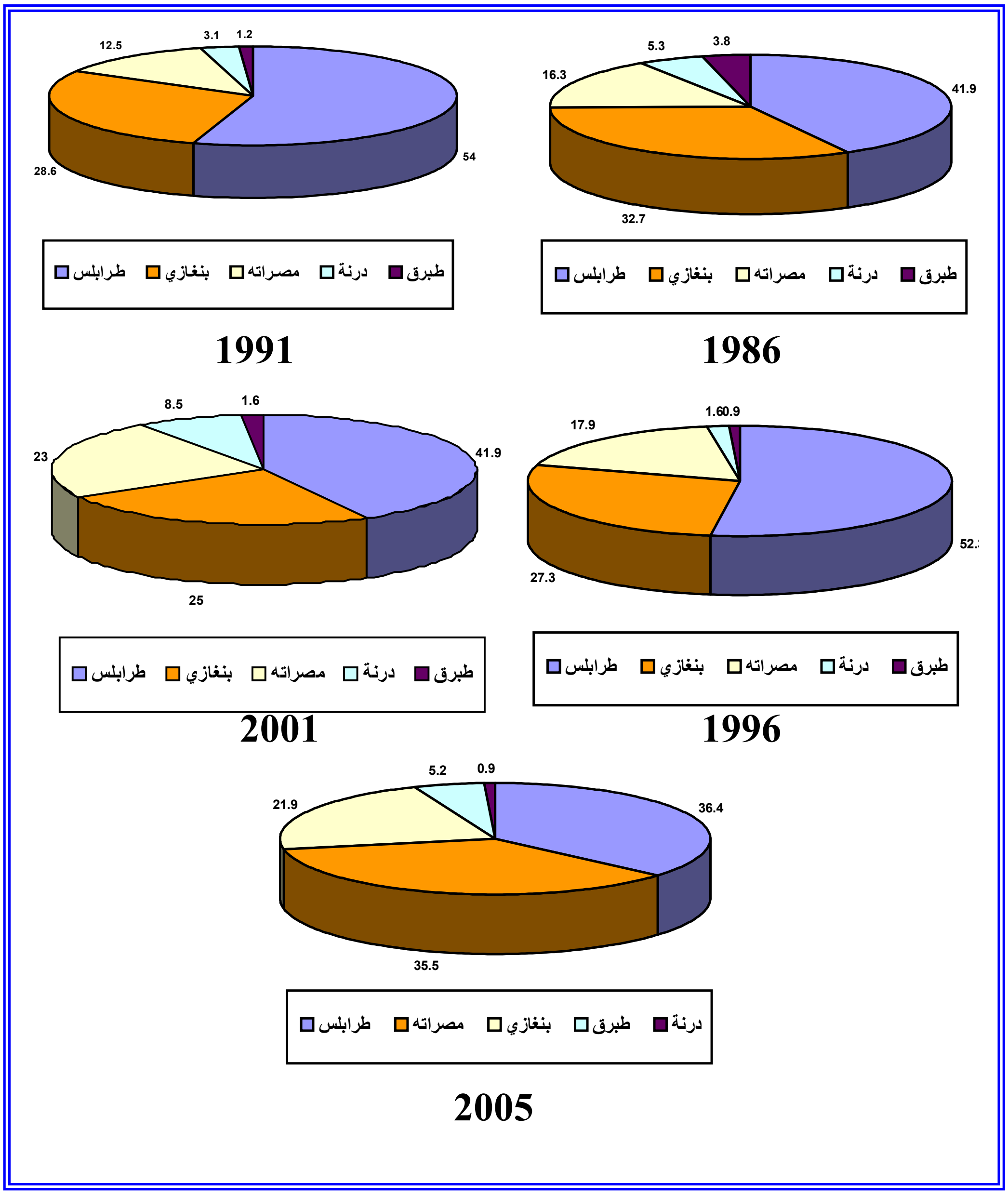
1- الشركة الاشــتراكية للــموانئ ، مكــتب الإحصاء ، مصراتة ، الــنشرات السنوية للــموانئ الليبــية من 1986-2005م ، غير منشورة.

2- شركة البريقة لتسويق النفط ، مرسى البريقة النفطي ، قسم الشئون البحرية ، جدول يوضح أعداد النواقل المترددة على مرسى البريقة النفطي ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

3- شركة خليج العربي للنفط، مرسي الحريقة النفطي، قسم الشئون البحرية، مكتب عمليات المرسى، طبرق، جدول يوضح إشعار وصول النواقل وكميتها للسنوات من 1986-2005م، غير منشورة .

4-النسب المئوية من حساب الباحث .

شكل(38) يوضح التوزيع الرتبي لنسبة سفن البضائع العامة المتداولة بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال السنوات 1986–1991–1996–2001–2005م



المصدر :-

الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة، النشرات الإحصائية السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة. .

ب- تراوحت نسبة سفن البضائع العامة المتداولة بميناء طبرق التجاري مابين 0,9% من إجمالي سفن البضائع العامة المتداولة بالموانئ الرئيسة في ليبيا سنة 1996م ، و 8,5% سنة 2001م ، وقد تذبذبت باقي السنوات ارتفاعاً وانخفاضاً بين هاتين السنتين .

ج- استحوذ ميناء طرابلس على أكبر نسبة من سفن البضائع العامة المتداولة بالموانئ الرئيسية في ليبيا خلال نفس السنوات ، حيث تراوحت نسبته ما بين 64,6% ، و 36,4%، وذلك خلال سنتي 1991-2005م حسب الترتيب ، ثم جاء ميناء بنغازي في المرتبة الثانية خلال نفس السنوات ، ماعدا سنة 2005م ، الذي تراجع فيه الميناء إلى المرتبة الثالثة ، بعد أن تقدم عليه كل من ميناء طرابلس ومصراتة في تلك السنة ، وتراوحت نسبة سفن البضائع العامة المتداولة بميناء بنغازي ما بين 32,7%، و 21,9%، وذلك في سنتي 1986-2005م حسب الترتيب .

د- تحصل ميناء مصراته على المرتبة الثالثة خلال سنوات 1986-1991-1996-2001م، بعد كل من ميناء طرابلس وبنغازي على التوالي ، بينما تقدم إلى المرتبة الثانية بعد ميناء طرابلس خلال سنة 2005م ، وتراوحت نسبته مابين 12,5%، و 35,5% خلال سنتي 1991-2005م حسب الترتيب ، أما عن ميناء درنة ، فإنه قد جاء في المرتبة الرابعة خلال سنوات 1986-1991-1996-2001م، بعد ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة على التوالي ، ماعدا سنة 2005م ، والذي تراجع فيه الميناء إلى المرتبة الخامسة والأخيرة ، بعد أن تقدم عليه كل من ميناء طرابلس ومصراتة وبنغازي وطبرق ، وتراوحت نسبة ميناء درنة ما بين 5,3% ، و 9% ، وذلك خلال سنتي 1986-2005م حسب الترتيب .

- من حيث السفن التجارية المُفرغة.

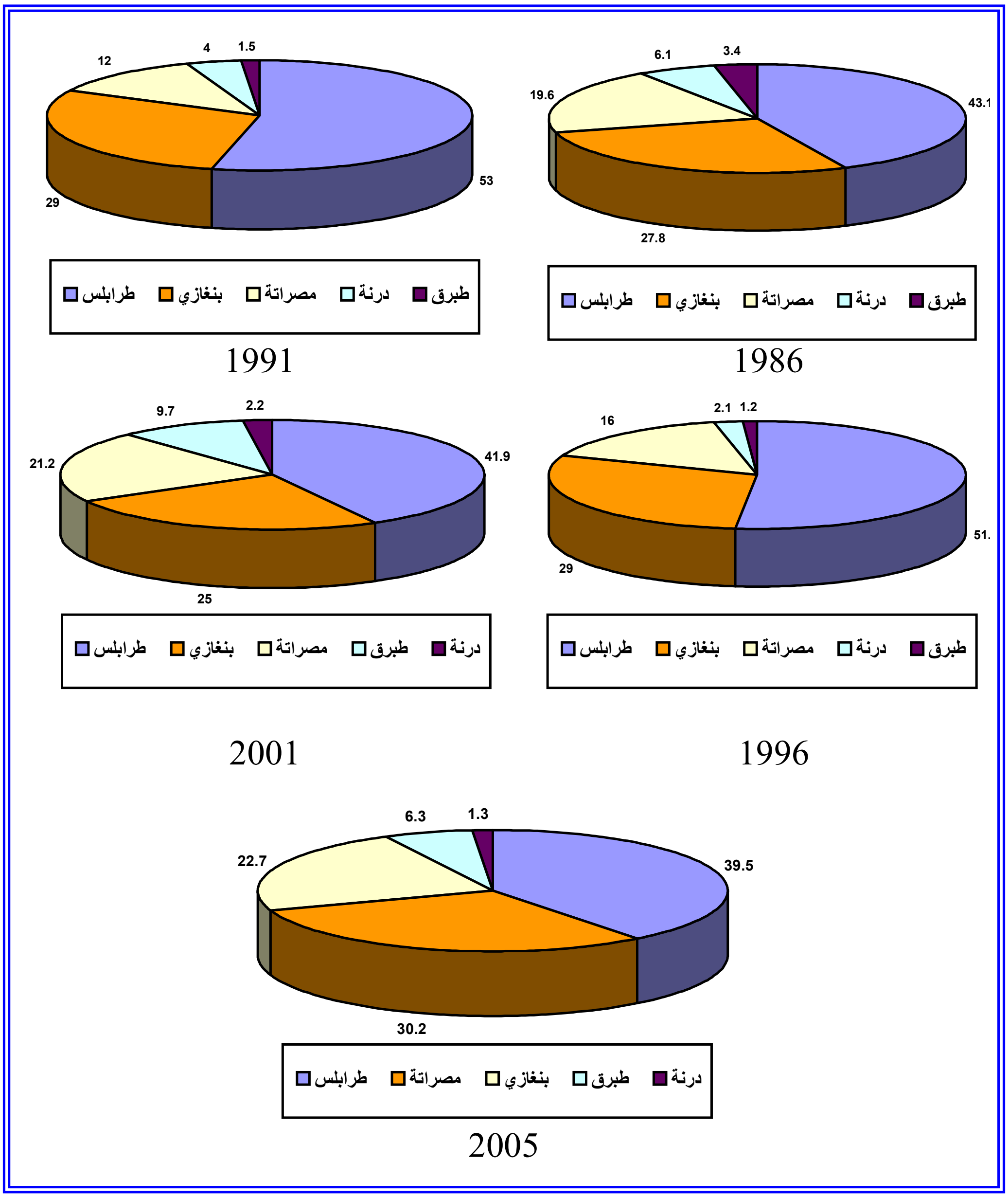
بتتبع البيانات الواردة في الملحق (33) والشكل (39) اللذان يوضحان التوزيع الرتبي لنسبة سفن البضائع العامة (التجارية) المفرغة بالموانئ الرئيسة في ليبيا وذلك خلال خمس سنوات متباعدة هي:1987–1991–1996–2001–2005م يتضح الآتي:

أ- جاء ترتيب ميناء طبرق التجاري من إجمالي السفن التجارية المفرغة بالموانى الرئيسة في ليبيا في المرتبة الخامسة والأخيرة بعد ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة ودرنة ، وذلك خلال نفس السنوات المذكورة أعلاه ، ماعدا سنتي 2001–2005م، والذي تقدم فيه إلى المرتبة الرابعة بعد كل من ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة على التوالي ، وتراجع ميناء درنة إلى المرتبة الخامسة والأخيرة خلال هاتين السنتين .

ب- تراوحت نسبة السفن التجارية المفرغة بميناء طبرق التجاري ما بين 1,2%، 9,7% من إجمالي السفن التجارية المفرغة بالموانئ الرئيسة في ليبيا ، وذلك في سنتي 1996–2001م حسب الترتيب ، وقد تذبذبت باقي السنوات ارتفاعاً وانخفاضاً بين هاتين النسبتين.

ج- استحواذ ميناء طرابلس على أكبر نسبة من السفن التجارية المفرغة بالموانئ الرئيسية في ليبيا خلال نفس السنوات، حيث تراوحت نسبته ما بين 53,5% ، و 39,5% ، وذلك خلال سنتي 1991–2005م حسب الترتيب ، وقد جاء ميناء بنغازي في المرتبة الثانية خلال نفس السنوات ، ما عدا سنة 2005م ، الذي تراجع فيه الميناء إلى المرتبة الثالثة بعد أن تقدم عليه كل من ميناء طرابلس ومصراتة في تلك السنة ، وتراوحت نسبة السفن التجارية المفرغة بميناء بنغازي ما بين 29%، و 22,7%، من إجمالي السفن التجارية المفرغة بالموانئ الرئيسة في ليبيا في سنتي 1991–2005م حسب الترتيب .

شكل(39) التوزيع الرتبي لنسبة سفن البضائع العامة المفرغة بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال السنوات 1987-1991-1996-2001-2005م



المصدر

1-الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات الإحصائية السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م ، غير منشورة.

2- النسب المئوية من حساب الباحث.

د- تحصل ميناء مصراتة على المرتبة الثالثة خلال السنوات 1987-1991-1996-2001م، بعد كل من ميناء طرابلس وبنغازي على التوالي ، بينما تقدم إلى المرتبة الثانية بعد ميناء طرابلس خلال سنة 2005م ، وتراوحت نسبته ما بين 12% ، و 30,2% من إجمالي السفن التجارية المفرغة بالموانئ الرئيسة في ليبيا سنتي 1991-2005م ، حسب الترتيب، أما عن ميناء درنة فإنه قد جاء في المرتبة الرابعة بعد ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة على التوالي، ما عدا سنتي 2001-2005م حسب الترتيب ، والذي تراجع فيه الميناء إلى المرتبة الخامسة والأخيرة ، بعد أن تقدم عليه ميناء طبرق التجاري في هاتين السنتين ، وتراوحت نسبة ميناء درنة من إجمالي السفن التجارية المفرغة على الموانئ الرئيسية في ليبيا ما بين 6,1%، و 1,3% ، وذلك خلال سنتي 1987-2005م حسب الترتيب .

- من حيث السفن التجارية المشحونة.

بمقارنة التوزيع الرتبي لنسبة سفن البضائع العامة المشحونة بالموانئ الرئيسة في ليبيا وذلك خلال خمس سنوات متباعدة هي 1987-1991-1996-2001-2005م ، والموضحة في الملحق (34) و الشكل (40) نلاحظ أنه قد جاء ترتيب ميناء طبرق التجاري من إجمالي السفن التجارية المشحونة من الموانئ الرئيسة بليبيا في المرتبة الخامسة والأخيرة خلال السنوات 1987-1991-1996م ، بعد ميناء بنغازي وطرابلس ومصراتة ودرنة سنة 1987م ، وبعد طرابلس وبنغازي ومصراتة ودرنة سنة 1991م ، وبعد ميناء طرابلس ومصراتة وبنغازي ودرنة سنة 1996م ، بينما تقدم ميناء طبرق إلى الترتيب الرابع خلال سنتي 2001-2005م ، بعد ميناء طرابلس ومصراتة وبنغازي ، وتقدمت على ميناء درنة سنة 2001م ، وبعد ميناء مصراتة وطرابلس وبنغازي ، وتقدمت على مينا درنة سنة 2005م ، وتراوحت نسبة ميناء طبرق التجاري ما بين 0% من إجمالي السفن التجارية المشحونة بالموانئ الرئيسة في ليبيا سنتي 1987-1996م و 5,4% سنة 2001م ؛ بينما استحوذ كل

من ميناء طرابلس ومصراتة وبنغازي على أكثر من ثلاثة أرباع حجم السفن المشحونة بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال نفس السنوات المذكورة أعلاه، حيث بلغت نسبهم مجتمعين 99,2% سنة 1987م و99,4% سنة 1991م، و100% سنة 1996م و94,5% سنة 2001م و97,4% سنة 2005م.

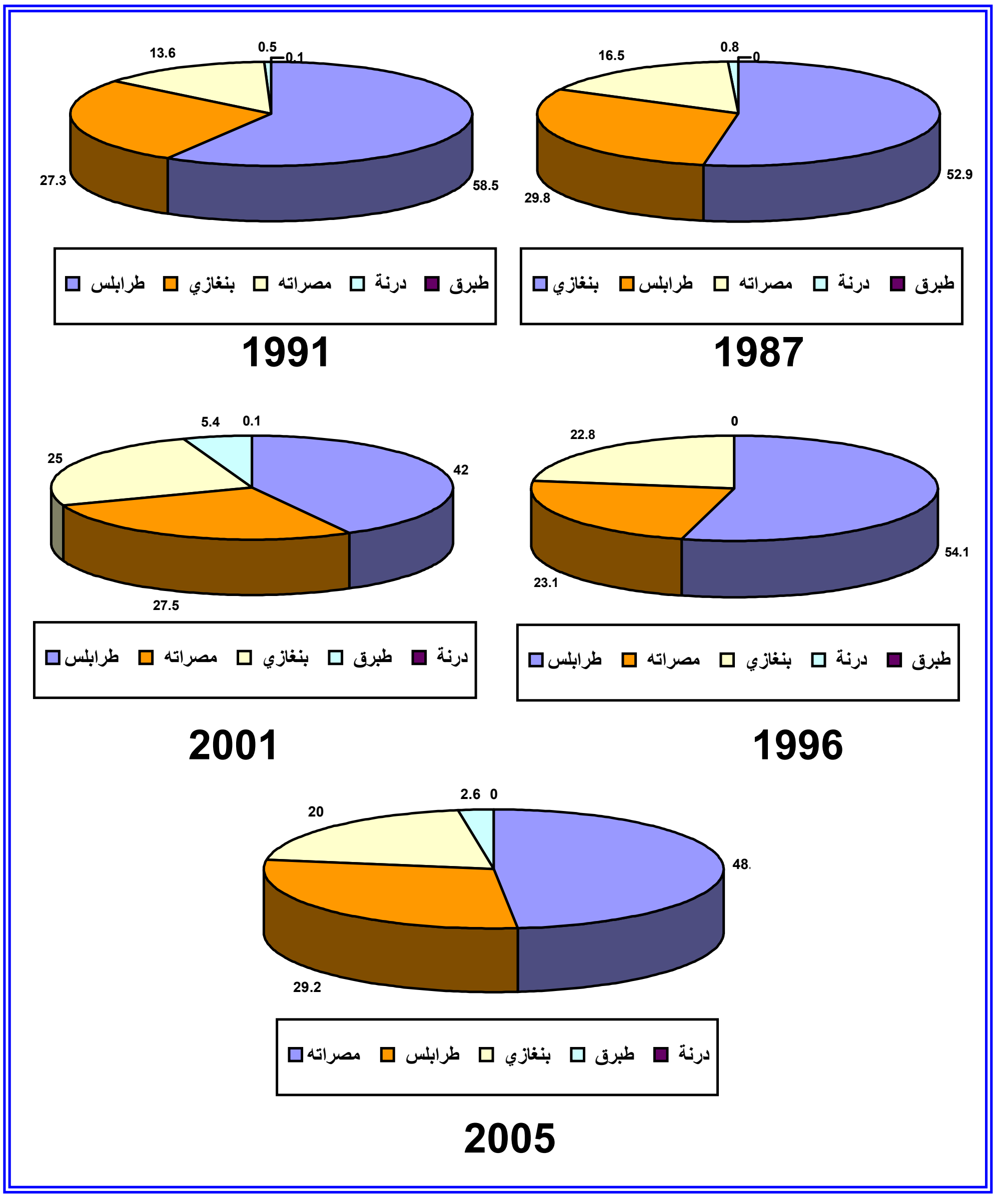
- من حيث النواقل النفطية.

بتتبع البيانات الواردة في الملحق (35) والشكل (41) اللذان يوضحان التوزيع الرتبي لنسبة ناقلات الوقود المترددة على الموانئ الرئيسة في ليبيا ، وذلك خلال خمس سنوات متباعدة هي 1986-1991-1996-2001-2005م، يتضح الآتي :

أ- تحصل ميناء خليج طبرق على الترتيب الثاني بعد ميناء بنغازي ، وذلك خلال سنتي 1986-1991م ، ثم تراجع إلى المرتبة الثالثة خلال سنتي 1996-2001م ، بعد كل من ميناء بنغازي ومصراتة على التوالي ، أما عن ترتيب ميناء خليج طبرق في سنة 2005م ، فقد عاد إلى الترتيب الثاني بعد ميناء مصراته الذي تقدم إلى الترتيب الأول ، وتراجع ميناء بنغازي إلى الترتيب الثالث ، وميناء طرابلس في الترتيب الرابع، وأخيرا جاء ميناء درنة في الترتيب الخامس والأخير ، خلال جميع السنوات سابقة الذكر.

ب- لم تقل نسبة النواقل النفطية بخليج طبرق من إجمالي النواقل المترددة على الموانئ الرئيسية في ليبيا عن 22,5% سنة 1996م ، ولم تزد عن 30,4% سنة 2005م، وقد تذبذبت باقي السنوات ارتفاعاً وانخفاضاً بين هاتين النسبتين .

شكل(40) التوزيع الرتبي لنسبة سفن البضائع العامة المشحونة بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال السنوات 1987-1991-1996-2001-2005م

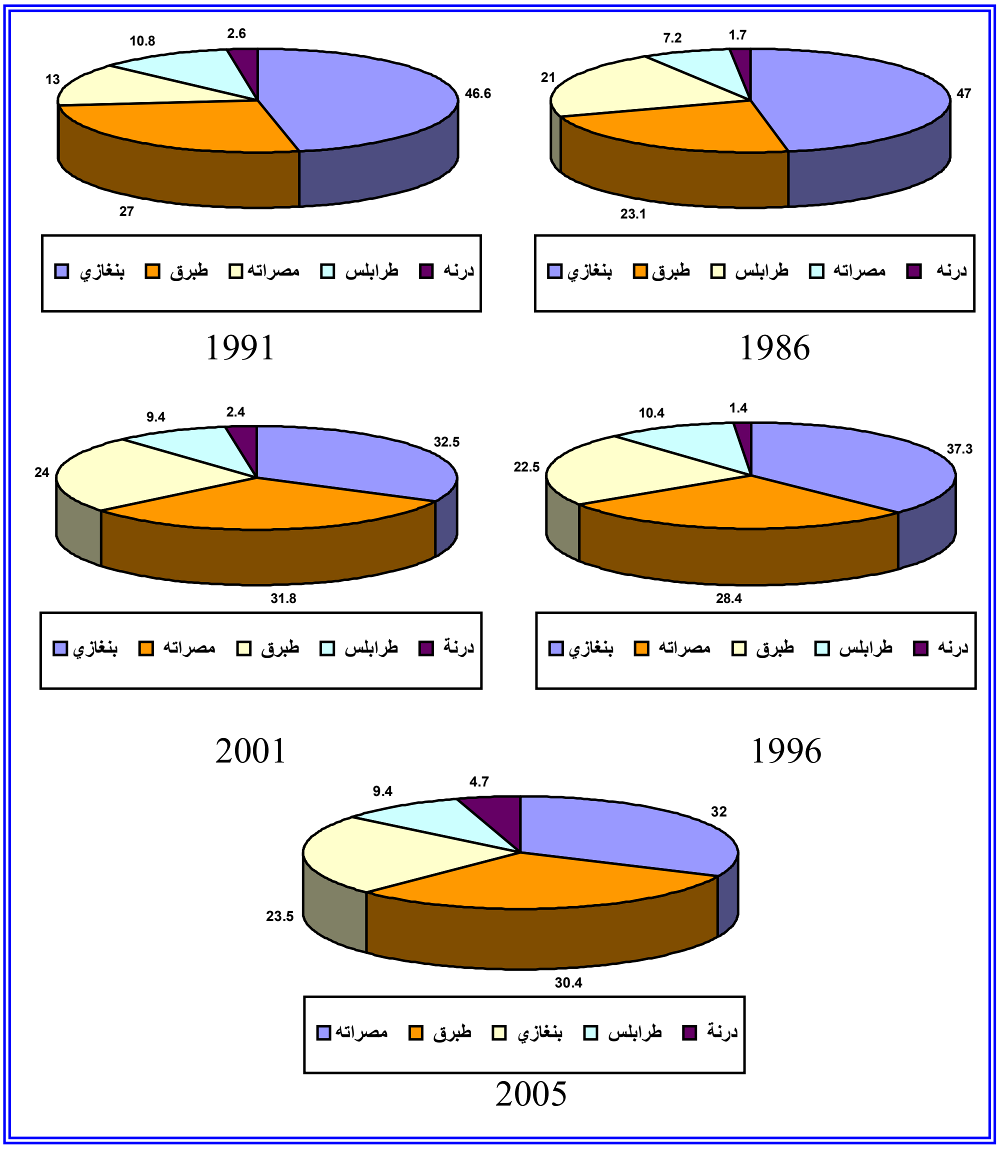


المصدر

1-الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات الإحصائية السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م ، غير منشورة.

2- النسب المئوية من حساب الباحث.

شكل(41) التوزيع الرتبي لنسبة ناقلات الوقود بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال السنوات 1986–1991–1996–2001–2005م



المصدر :-

1- شركة البريقة لتسويق النفط ، مرسى البريقة النفطي ، قسم الشئون البحرية ، جدول يوضح أعداد النواقل المترددة على مرسى البريقة النفطي ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

2- شركة خليج العربي للنفط، مرسي الحريقة النفطي، قسم الشئون البحرية، مكتب عمليات المرسى، طبرق، جدول يوضح إشعار وصول النواقل وكميتها للسنوات من 1986–2005م، غير منشورة .

3- الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراتة، النشرات الإحصائية السنوية للموانئ الليبية للسنوات من 1986–2005م، غير منشورة .

4- النسب المئوية من حساب الباحث .

ج – استحوذ ميناء بنغازي على المرتبة الأولى من ناقلات الوقود بالموانئ الرئيسية في ليبيا خلال السنوات 1986–1991–1996–2001م، إذ لم تزد نسبته عن 47% من إجمالي ناقلات الوقود المتداولة بالموانئ الرئيسة في ليبيا سنة 1986م ، ولم تقل نسبته عن 32% سنة 2005م ، الذي تقدم عليه كل من ميناء مصراته وطبرق و تراجعه إلى المرتبة الثالثة متقدما على كل من ميناء طرابلس ودرنة ، ثم جاء ميناء مصراته في الترتيب الرابع سنة 1986م ، بعد كل من ميناء بنغازي وطبرق وطرابلس ، بينما تقدم إلى المرتبة الثالثة بعد ميناء بنغازي وطبرق خلال سنة 1991م ، ثم تقدم إلى المرتبة الثانية بعد ميناء بنغازي خلال سنتي 1996–2001م على التوالي ، إلى أن وصل إلى الترتيب الأول سنة 2005م ، وتراوحت نسبته مابين 7,2% ، و 32% خلال سنتي 1986–2005م حسب الترتيب .

د – جاء ميناء طرابلس في المرتبة الثالثة خلال سنة 1986م ، بعد كل من ميناء بنغازي وطبرق ، إلا انه تراجع إلى المرتبة الرابعة خلال باقي السنوات (1991–1996–2001–2005م) ، بعد كل من ميناء بنغازي وطبرق ومصراتة سنة 1991م ، وبعد ميناء بنغازي ومصراتة وطبرق خلال سنتي 1996–2001م على التوالي ، وبعد ميناء مصراته وطبرق وبنغازي سنة 2005م ، إذ تراوحت نسبته ما بين 21% ، و 9,3% ، خلال سنتي 1986–2001م حسب الترتيب ، أما عن ميناء درنة فإنه قد جاء في الترتيب الخامس والأخير خلال جميع السنوات المذكورة أعلاه، وتراوحت نسبته مابين 1,4%، و 4,7% خلال سنتي 1996–2005م حسب الترتيب.

- من حيث سفن الركاب.

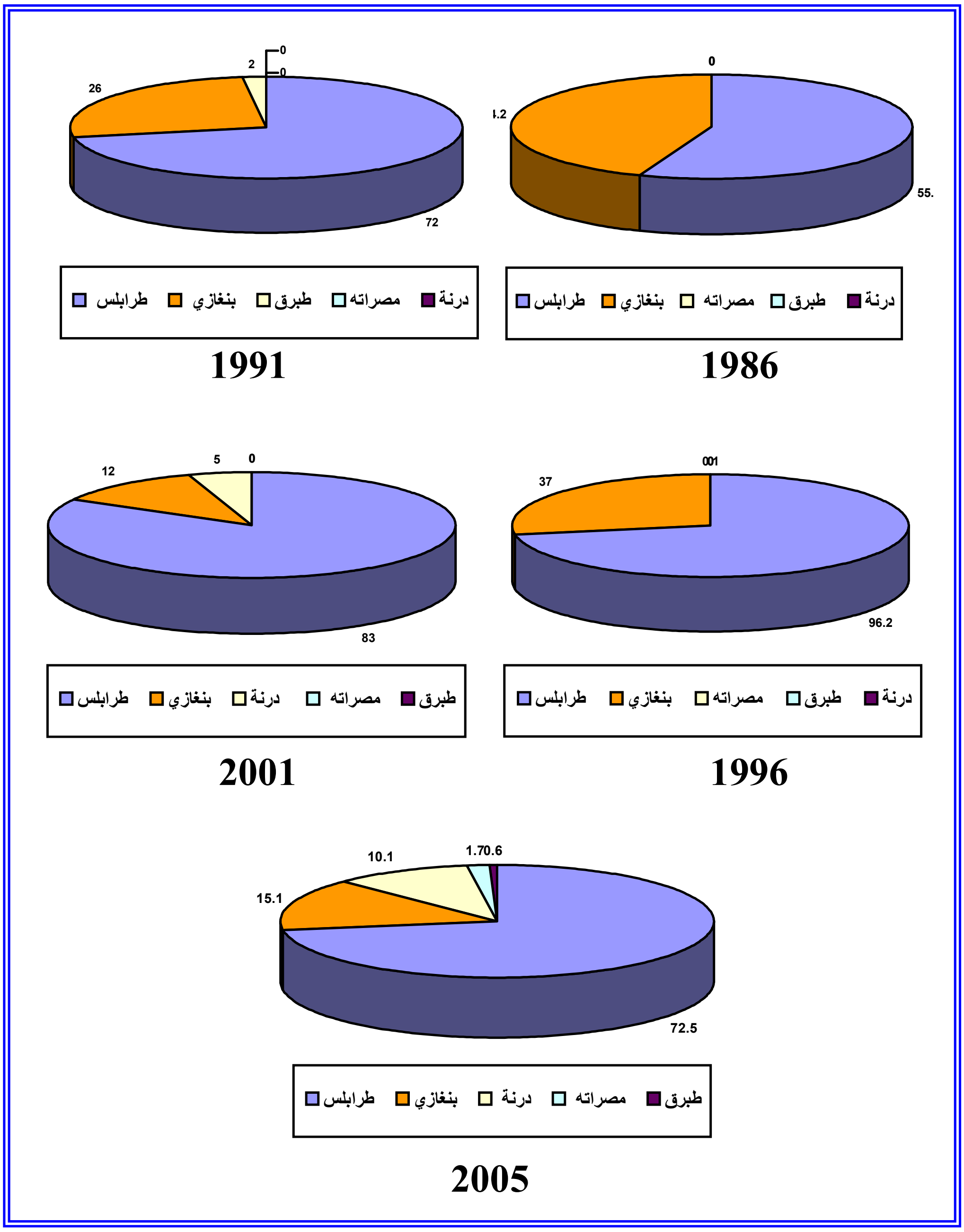
وبمقارنة التوزيع الرتبي لنسبة سفن الركاب بالموانئ الرئيسة في ليبيا وذلك خلال خمس سنوات متباعدة هي 1987-1991-1996-2001-2005م ، والموضحة بالملحق (36) والشكل (42) ، نجد أن ميناء طرابلس قد حافظ على ترتيبه الأول من حيث النسبة الأكبر خلال السنوات المذكورة أعلاه ، وتراوحت نسبته ما بين 55,8% و 96,2% من إجمالي سفن الركاب المترددة على الموانئ الرئيسة في ليبيا، وذلك خلال سنتي1987-1996م حسب الترتيب ، أما عن ميناء بنغازي فقد جاء ترتيبه الثاني بنسبة لم تتعد 44,2% سنة 1987م ، ولم تقل عن 3,7% سنة 1996م ، أما عن ميناء مصراتة ودرنة وطبرق ، فحركة سفن الركاب فيها لا تذكر، فهي محددة ومقتصرة على رحلات الحجيج ورحلات أخرى غير منتظمة ، بينما نجدها أكثر نسبة في كل من ميناء طرابلس وبنغازي ، حيث لم تقل نسبتهما مجتمعتين عن 87,6% من إجمالي سفن الركاب بالموانئ الرئيسة في ليبيا وذلك في سنة 2005 م .

2- من حيث كمية البضائع العامة والوقود.

بتتبع البيانات الواردة في الملحق (37) والشكل (43) اللذان يوضحان التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة والوقود المتداول بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001-2005م ، نلاحظ الآتي :

أ- تحصل ميناء خليج طبرق على المركز الثاني من إجمالي البضائع العامة والوقود المتداول بالموانئ الرئيسة في ليبيا ، بعد أن تقدم عليه ميناء مصراتة ، ثم جاء ميناء بنغازي في المركز الثالث ، ثم ميناء طرابلس في المركز الرابع ، وأخيراً ميناء درنة في المركز الخامس خلال سنتي 2001-2005م على التوالي .

شكل(42) التوزيع الرتبي لنسبة سفن الركاب بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال السنوات 1987–1991–1996–2001–2005م

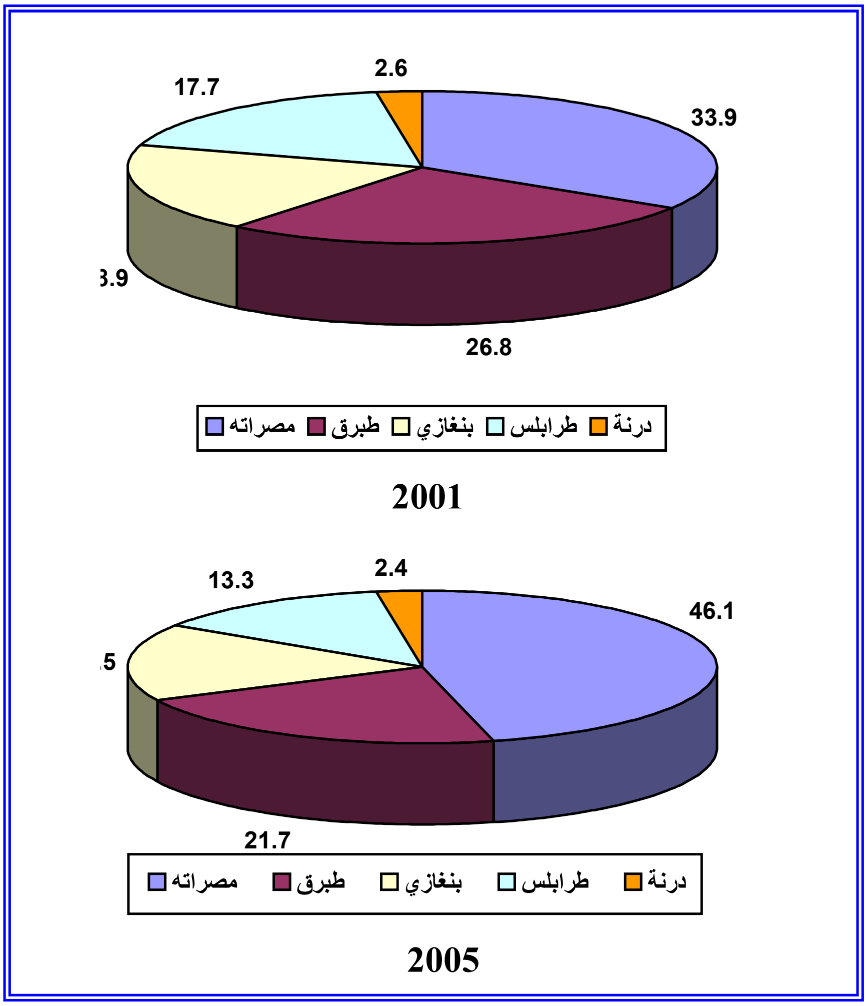


المصدر:-

1-الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراتة، النشرات الإحصائية السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م، غير منشورة .

2- النسب المئوية من حساب الباحث.

شكل(43) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة والوقود المتداول بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001-2005م



المصدر :-

1-الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراتة، النشرات الإحصـــائية الســـنوية للموانئ الليــبية للسنوات من 1986-2005م، غير منشورة.

2- شركة خليج العربي للنفط، مرسي الحريقة النفطي، قسم الشئون البحرية، مكتب عمليات المرسى، طبرق، جدول يوضح إشعار وصول النواقل وكميتها للسنوات من 1986-2005م، غير منشورة .

3- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

4-النسب المئوية من حساب الباحث .

ب–بلغت نسبة ميناء طبرق 26,8% من إجمالي البضائع العامة والوقود المتداول بالموانئ الرئيسة في ليبيا سنة 2001م ، ثم انخفضت إلى 21,7% سنة 2005م، أما عن نسبة ميناء مصراتة فبلغت 2001م ، 33,9%، ارتفعت إلى 46,1% سنة 2005م ، ثم ميناء بنغازي الذي بلغت نسبته 18,9% سنة 2001م ، انخفضت إلى 16,5% سنة 2005م، وتحصل ميناء طرابلس على نسبة بلغت 17,7% سنة 2001م ، انخفضت إلى 13,3% سنة 2005م ، وأخيراً بلغت نسبة ميناء درنة سنة 2001م، 2,6% ، انخفضت إلى 2,4% سنة 2005م .

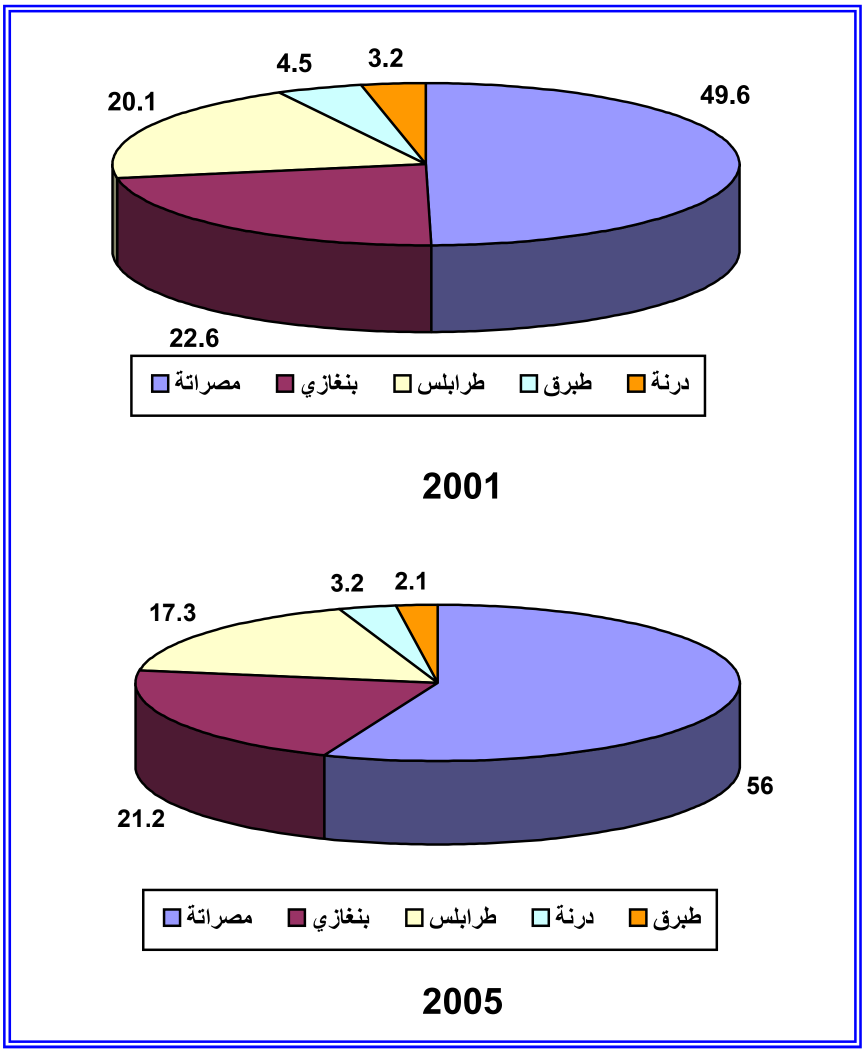
– من حيث كمية البضائع العامة والوقود المفرغ.

بتتبع البيانات الواردة في الملحق (38) والشكل (44) اللذان يوضحان التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة والوقود المفرغ بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م، نلاحظ الآتي :

أ– تحصل ميناء خليج طبرق على المركز الرابع من إجمالي البضائع العامة والوقود المفرغ بالموانئ الرئيسة في ليبيا بعد كل من ميناء مصراتة وبنغازي وطرابلس وذلك خلال سنة 2001م ، تراجع مركزه إلى المركز الخامس والأخير سنة 2005م ، بعد أن تقدم عليه كل من ميناء مصراتة وبنغازي وطرابلس ودرنة .

ب– بلغت نسبة ميناء خليج طبرق 4,5% من إجمالي البضائع العامة والوقود المفرغ من الموانئ الرئيسة في ليبيا سنة 2001م ، انخفضت إلى 2,1% سنة 2005م ، أما عن ميناء مصراتة فبلغت نسبته سنة 2001م ، 49,6%، وارتفعت إلى 56,2% سنة 2005م ، ثم ميناء بنغازي الذي بلغت نسبته 22,6% سنة 2001م، انخفضت إلى 21,2% سنة 2005م ، وتحصل ميناء طرابلس على نسبة بلغت 20,1% سنة 2001م ، انخفضت إلى 17,3% سنة 2005م ، وأخيراً بلغت نسبة ميناء درنة 3,2%، وذلك خلال سنتي 2001–2005م على التوالي.

شكل(44) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة والوقود المفرغ بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001-2005م



المصدر:-

1- الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراتة، النشرات السنوية للموانئ الليبية من1986-2005م، غير منشورة .

2- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

3- النسب المئوية من حساب الباحث.

- **من حيث كمية البضائع العامة والوقود المشحون.**

بتتبع البيانات الواردة في الملحق (39) والشكل (45) اللذان يوضحان التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة والوقود المشحون بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001-2005م ، حيث يتضح الأتي :

أ- حقق ميناء خليج طبرق المركز الأول من إجمالي البضائع العامة والوقود المشحون بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001-2005م ، متقدما على كل من ميناء مصراته وطرابلس وبنغازي ودرنه سنة 2001م ، وعلى ميناء مصراتة وبنغازي وطرابلس ودرنة سنة 2005م .

ب- استحوذ ميناء خليج طبرق على النسبة الأكبر حيث بلغت 79,7% من إجمالي البضائع العامة والوقود المشحون بالموانئ الرئيسة في ليبيا سنة 2001م، ارتفعت إلى أن وصلت إلى 82,5% سنة 2005م ، وتحصل ميناء مصرانه على نسبة لا بأس بها سنة 2001م ، بلغت 15,1%، انخفضت إلى 14,7% سنة 2005م ، أما عن ميناء طرابلس فبلغت نسبته سنة 2001م، 4% انخفضت إلى 1% سنة 2005م ، ثم ميناء بنغازي الذي بلغت نسبته 1.2% سنة 2001م ، ارتفعت إلى 1,8% سنة 2005م ، وأخيراً ميناء درنة والذي لم يكن له أي دور يذكر (0%) خلال نفس السنتين.

- **من حيث كمية البضائع العامة (التجارية).**

بمقارنة التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية وذلك خلال خمس سنوات متباعدة هي 1986-1991-1996-2001-2005م ، والموضحة بالملحق (40) والشكل (46) ، نجد أن ميناء طبرق التجاري قد جاء في المركز الرابع بعد ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة ، وتقدمه على ميناء درنة وزوارة والبريقة ورأس

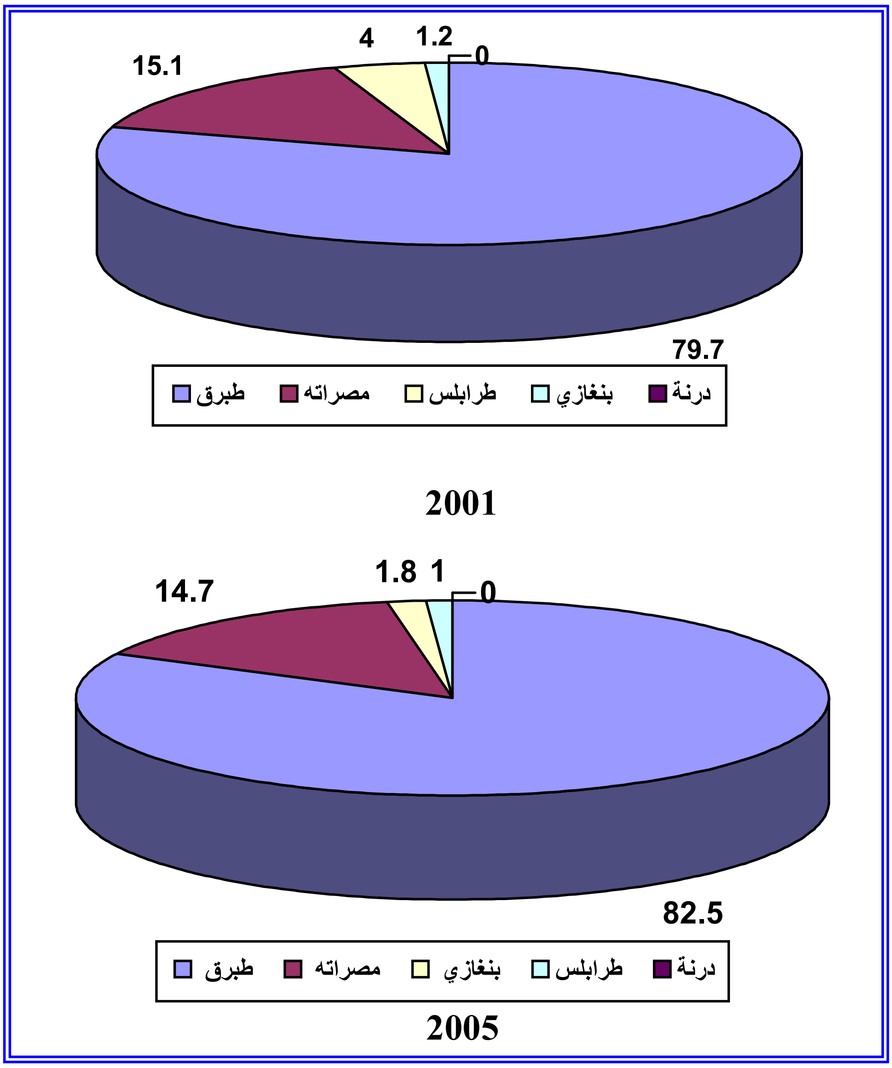
لانوف والخمس وذلك في سنة 1986م ، بنسبة بلغت 4,2% من إجمالي البضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية ، غير أن الميناء تراجع إلى المركز السادس سنة 1991م ، بنسبة بلغت 1,6%، بعد كل من ميناء طرابلس ومصراتة وبنغازي والبريقة ودرنة ، وتقدمه على ميناء زوارة ورأس لانوف والخمس ، ثم أخذت نسبة مساهمة ميناء طبرق التجاري في الانخفاض سنة 1996م ، حيث بلغت 1% ، متراجعاً إلى المركز السابع بعد ميناء مصراتة وطرابلس وبنغازي والبريقة ودرنة ورأس لانوف، وتقدمه على مينائي زوارة والخمس ، أما من خلال سنة 2001م ، فقد ارتفعت فيها نسبة مساهمة ميناء طبرق من إجمالي البضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية ، حيث بلغت 4,8% ، محققاً المركز الرابع بعد كل من ميناء مصراتة وطرابلس وبنغازي، وتقدمه على ميناء رأس لانوف والبريقة ودرنة وزوارة والخمس ، وفي سنة 2005م تراجع فيها مركز ميناء طبرق

التجاري إلى المركز السادس ، بعد أن تقدم عليه كل من ميناء مصراتة وطرابلس وبنغازي والخمس والبريقة ، وتقدمه على ميناء رأس لانوف والبريقة ودرنة ، بنسبة بلغت 1,6% .

- من حيث كمية البضائع العامة المفرغة.

بالنظر إلى الملحق (41) والشكل (47) اللذان يوضحان التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة المفرغة (الواردات) بالموانئ الليبية وذلك خلال خمس سنوات متباعدة هي 1986-1991-1996-2001-2005م ، نجد أن ميناء طبرق التجاري قد جاء في المركز الرابع بعد ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة ، وتقدمه على ميناء درنة و زوارة والبريقة ورأس لانوف والخمس ، وذلك في سنة 1986م ، بنسبة بلغت 4,2% من إجمالي البضائع العامة المفرغة بالموانئ الليبية ، غير أن الميناء تراجع إلى المركز السادس سنة 1991م ، بنسبة بلغت 1,6%، بعد كل من ميناء طرابلس ومصراتة وبنغازي والبريقة ودرنة ، وتقدمه على ميناء رأس لانوف و زوارة والخمس ، ثم أخذت نسبة البضائع العامة المفرغة بميناء طبرق التجاري في الانخفاض ، حيث بلغت 1,2% ،

شكل(45) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة والوقود المشحون بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م



المصدر :-

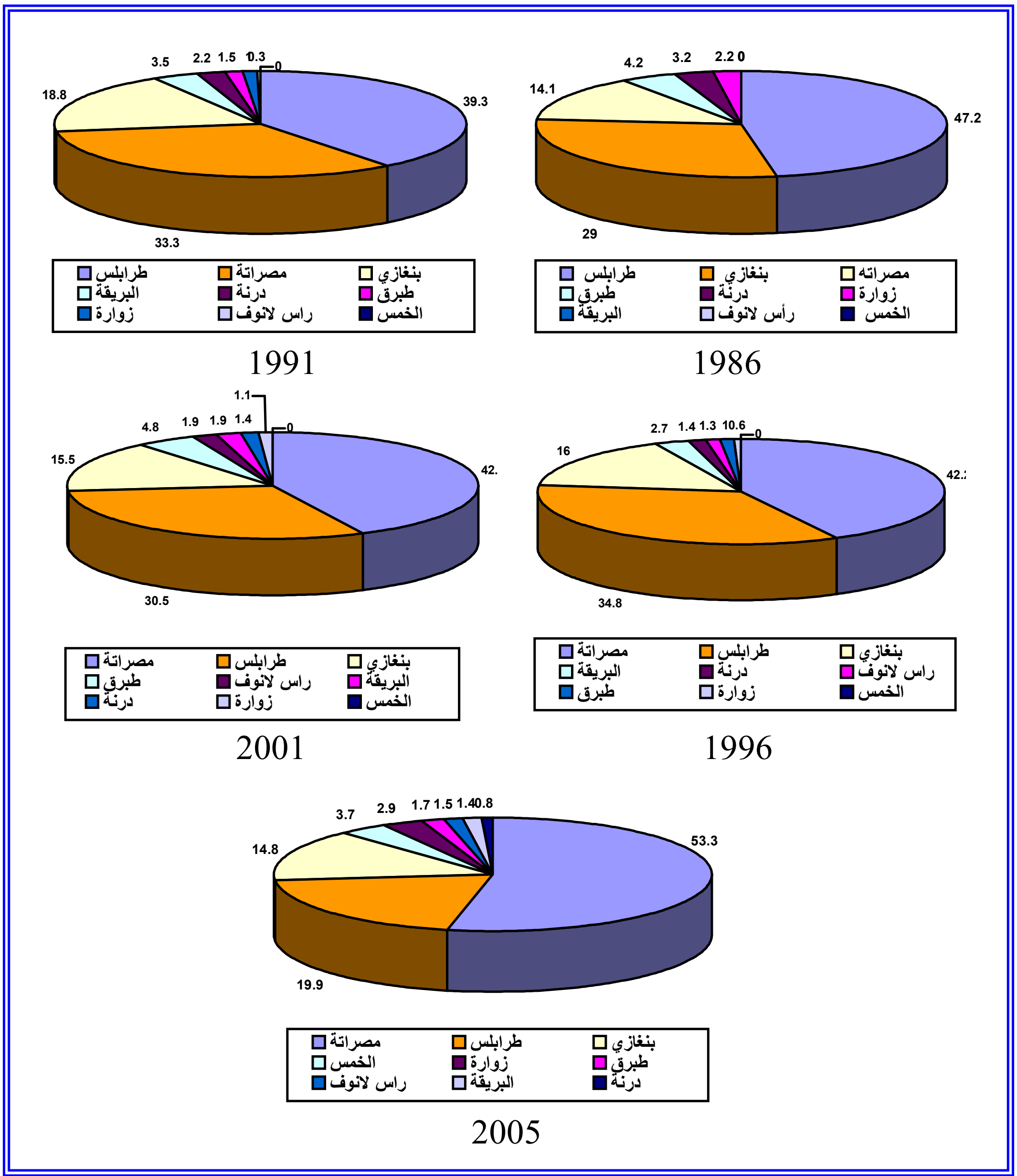
1- الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراته ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة.

2- شركة خليج العربي للنفط ، مرسي الحريقة النفطي ، قسم الشئون البحرية، مكتب عمليات المرسى ، طبرق ، جدول يوضح إشعار وصول النواقل وكميتها للسنوات من 1986–2005م، غير منشورة.

3- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

4-النسب المئوية من حساب الباحث .

شكل(46) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية خلال السنوات 1986–1991–1996–2001–2005م.

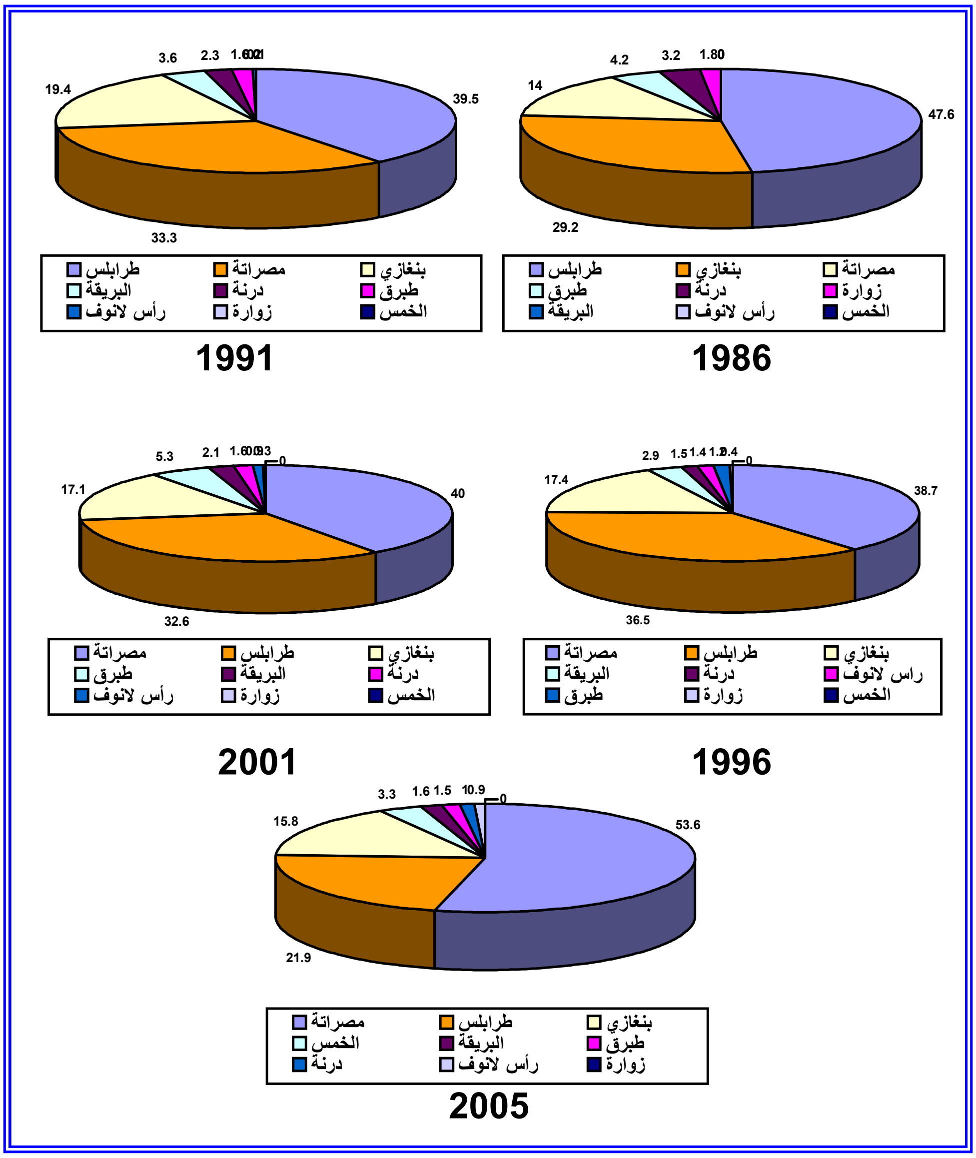


المصدر :-

1–الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراته ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة .

2– النسب المئوية من حساب الباحث.

شكل (47) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة المفرغة بالموانئ الليبية خلال السنوات 1986-1991-1996-2001-2005م .



المصدر :-

1- الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراته، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م، غير منشورة.

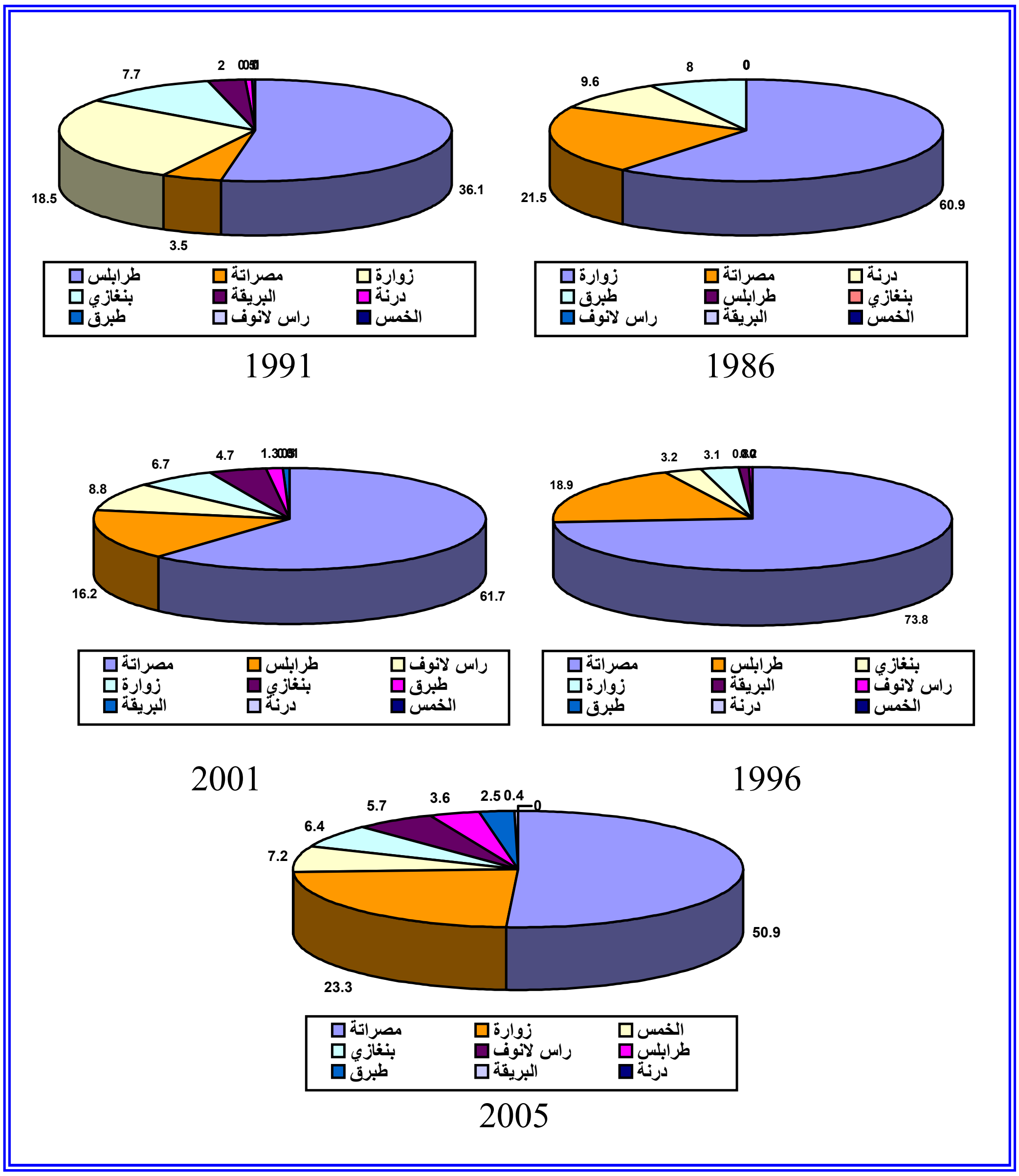
2- النسب المئوية من حساب الباحث .

سنة 1996م ، متراجعاً إلى المركز السابع بعد ميناء مصراتة وطرابلس وبنغازي والبريقة ودرنة ورأس لانوف ، وتقدمه على ميناء زوارة والخمس ، وخلال سنة 2001م ، ارتفعت فيها نسبة مساهمة ميناء طبرق حيث بلغت 5,3% ، محققاً المركز الرابع بعد كل من ميناء مصراتة وطرابلس وبنغازي وتقدمه على ميناء البريقة ودرنة ورأس لانوف وزوارة والخمس ، وفي سنة 2005م ، تراجع فيها ميناء طبرق إلى المركز السادس، بعد أن تقدم عليه كل من ميناء مصراتة وطرابلس وبنغازي والخمس والبريقة ، وتقدمه على ميناء درنة ورأس لانوف و زوارة ، بنسبة بلغت 1,5%.

- من حيث كمية البضائع العامة المشحونة.

بتتبع البيانات الواردة في الملحق (42) والشكل (48) اللذان يوضحان التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة المشحونة (الصادرات) بالموانئ الليبية ، وذلك خلال خمس سنوات متباعدة هي 1986-1991-1996-2001-2005م ، نلاحظ أن نسبة مساهمة ميناء طبرق التجاري لم تتعد 8% من إجمالي صادرات الموانئ الليبية ، وذلك في سنة 1986م ، محققاً بذلك المركز الرابع بعد أن تقدم عليه ميناء زوارة ومصراتة ودرنة ، وتقدمه على ميناء طرابلس وبنغازي ورأس لانوف والبريقة والخمس التي لم يكن لها أي دور يذكر (0%) في تلك السنة ، أما خلال سنتي 1991-1996م ، فقد تراجع مركز ميناء طبرق إلى المركز السابع بنسبة بلغت 0,1% ، و 0% حسب الترتيب ، بعد أن تقدم عليه ميناء طرابلس ومصراتة و زوارة وبنغازي والبريقة ودرنة ، وتقدمه على مينائي رأس لانوف والخمس ، وذلك في سنة 1991م ، وخلال سنة 1996م ، تقدم عليه كل من ميناء مصراتة وطرابلس وبنغازي و زوارة والبريقة ورأس لانوف ، غير أن مركز ميناء طبرق التجاري قد تقدم إلى المركز السادس خلال سنة 2001م ، مسجلاً ما نسبته 1,3%، متقدما عليه كل من ميناء مصراته وطرابلس ورأس لانوف و زوارة وبنغازي، وتقدمه على ميناء البريقة ودرنة والخمس ، وفي سنة 2005م ،

شكل(48) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة المشحونة بالموانئ الليبية خلال السنوات 1986-1991-1996-2001-2005م .



المصدر :-

1- الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراته، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م، غير منشورة .

2- النسب المئوية من حساب الباحث .

تراجع فيها ميناء طبرق التجاري إلى المركز السابع ، بعد أن تقدم عليه كل من ميناء مصراتة وزوارة والخمس وبنغازي ورأس لانوف وطرابلس ، وتقدمه على مينائي البريقة ودرنة بنسبة بلغت 2,5% .

- من حيث كميات الوقود المتداول.

بتتبع البيانات الواردة في الملحق (43) والشكل (49) اللذان يوضحان التوزيع الرتبي لنسبة الوقود المتداول بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م، نلاحظ الآتي :

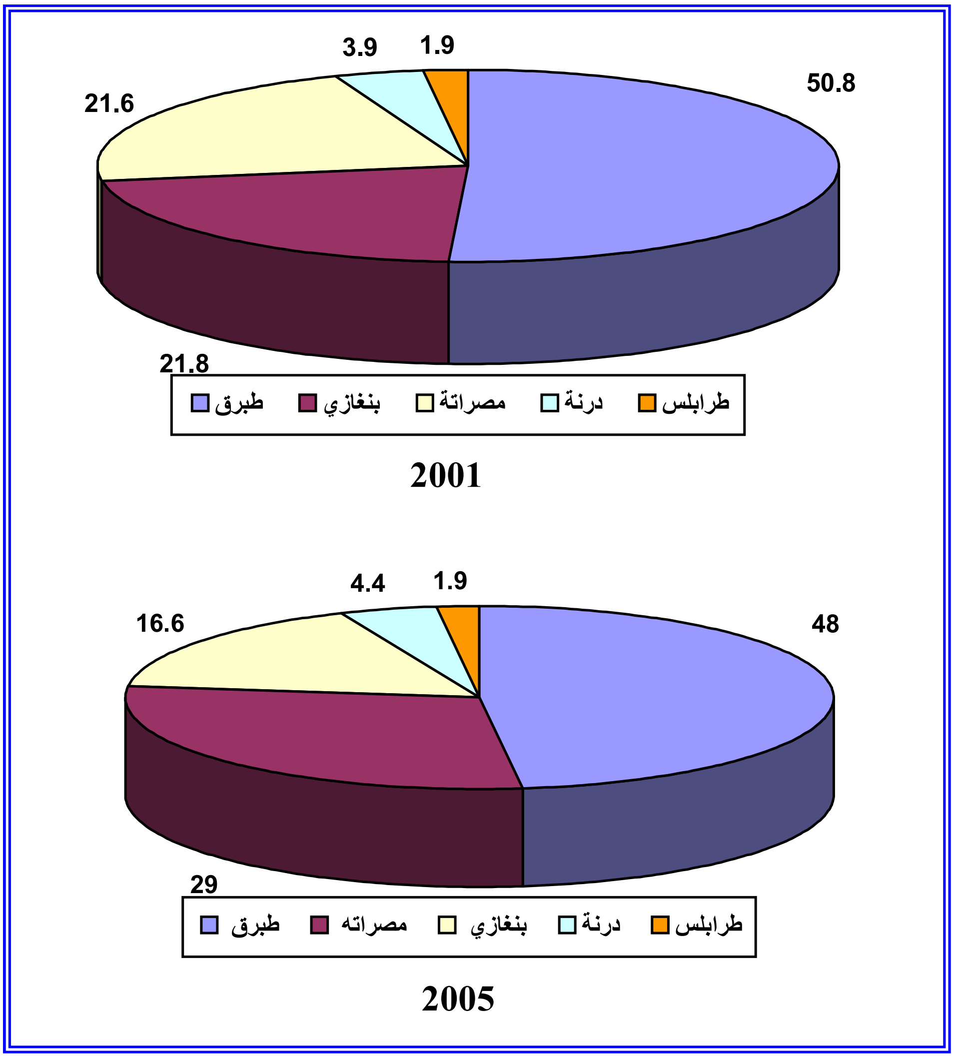
أ– حقق ميناء خليج طبرق المركز الأول من إجمالي الوقود المتداول بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م علي التوالي ، متقدما على ميناء بنغازي ومصراتة ودرنة وطرابلس سنة 2001م ، وعلى ميناء مصراته وبنغازي ودرنة وطرابلس سنة 2005م .

ب– بلغت نسبة ميناء طبرق 50,8% من إجمالي الوقود المتداول بالموانئ الرئيسية في ليبيا سنة 2001م ، انخفضت نسبته إلى 48% ، سنة 2005م ، أما عن نسبة ميناء بنغازي فبلغت سنة 2001م ، 21,8% ، انخفضت إلى 16,6% سنة 2005م ، ثم ميناء مصراتة الذي بلغت نسبته 21,6% سنة 2001م ، ارتفعت إلى 29% سنة 2005م ، وتحصل ميناء درنة على نسبة بلغت 3,9% سنة 2001م ، ارتفعت إلى 4,4% سنة 2005م ، وأخيرا بلغت نسبة ميناء طرابلس 1,9% خلال سنتي 2001–2005م على التوالي .

- من حيث كميات الوقود المفرغ.

من خلال البيانات الواردة في الملحق (44) والشكل (50) اللذان يوضحان التوزيع الرتبي لنسبة الوقود المفرغ بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م ، نلاحظ أن نسبة ميناء خليج طبرق قد بلغت 4,5% من

شكل(49) التوزيع الرتبي لنسبة الوقود المتداول بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م



المصدر :-

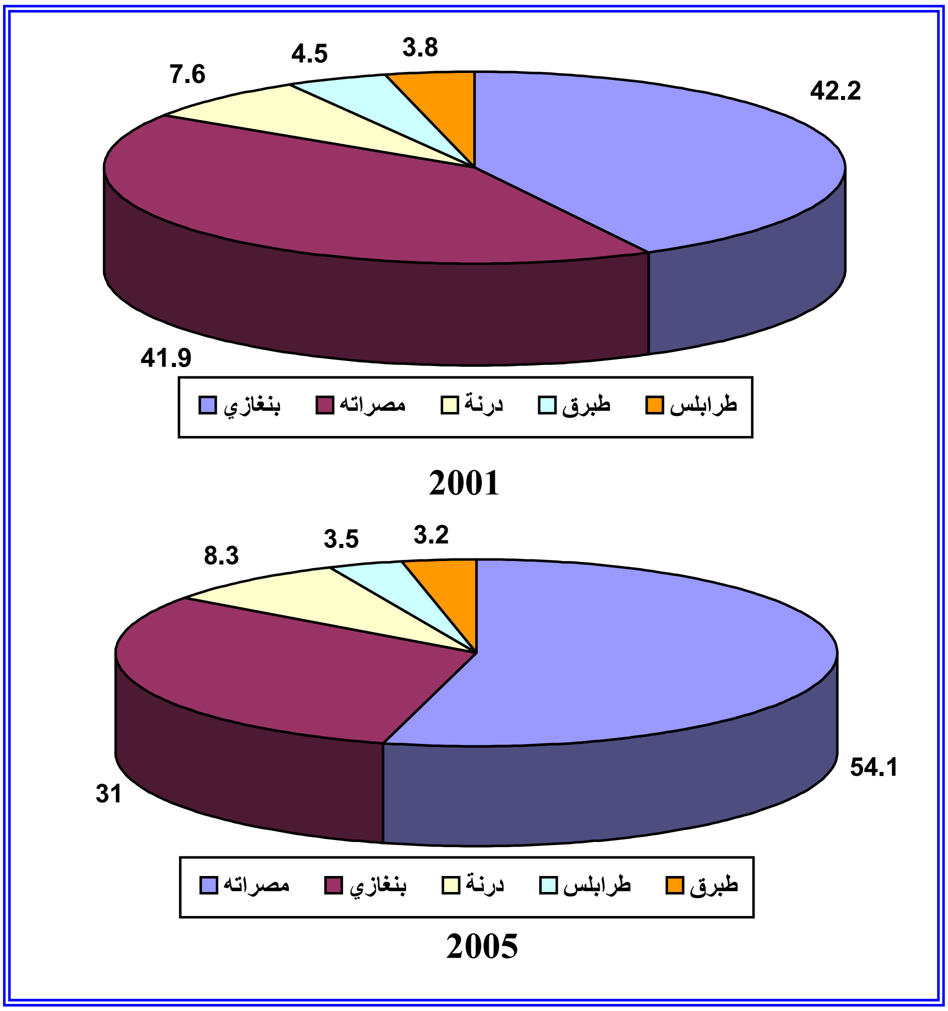
1-الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراته، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة .

2- شركة خليج العربي للنفط، مرسي الحريقة النفطي، قسم الشئون البحرية، مكتب عمليات المرسى ، طبرق، جدول يوضح إشعار وصول النواقل وكميتها للسنوات من 1986–2005م ، غير منشورة.

3- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

4-النسب المئوية من حساب الباحث .

شكل(50) التوزيع الرتبي لنسبة الوقود المفرغ بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م



المصدر :-

1- الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م ، غير منشورة.

2- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

3- النسب المئوية من حساب الباحث .

إجمالي الوقود المفرغ بالموانئ الرئيسة في ليبيا سنة 2001م ، ثم انخفضت إلى 3,2% سنة 2005م ، وبالتـالي تحصل ميناء طبرق على المركز الرابع سنة 2001م ، بعد أن تقدم عليه كل من ميناء بنغازي ومصراتة ودرنة ، وتـقدمه على ميناء طرابلس فقط ، أما خلال سنة 2005م فقد تراجع مركز ميناء خليج طبرق إلى المركز الخامس والأخير بعد أن تقدم عليه ميناء مصراتة وبنغازي ودرنة وطرابلس ، ويرجع سبب تراجع ميناء طبرق إلى المركز الخامس والأخير خلال سنة 2005م ، إلى انخفاض كمية الوقود المفرغ من 135,649 طناً سنة 2001م ، إلى 106,438 طناً سنة 2005م، أي انخفضت بنسبة -21,5% عن سنة 2001م ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخري اقتصر ميناء طبرق على استقبال نوعية واحدة من الوقود المفرغ (البنزين) .

- من حيث كميات الوقود المشحون.

أما عن مركز ميناء خليج طبرق بين الموانئ الليبية من حيث نسبة كمية الوقود المشحون ، فلم يتحصل الباحث على بيانات توضح كميات الوقود المشحونة (صادرات نفطية) للموانئ سابقة الذكر ، وذلك بسبب عدم وجود مراسي شحن وقود بها ، كمرسى الحريقة والبريقة الموجودان في خليج طبرق ، والذي بلغت فيه كمية الوقود المشحون ما بين نفط خام ، ومشتقات بترولية أخرى نحو 2,814,403 طناً سنة 2001م ، ارتفعت سنة 2005م ، إلى 2,820,497 طناً .

نتائج الدراسة

س1 ما هو تأثير العوامل الطبيعية والبشرية في قيام وتطور الميناء؟

أولا: تأثير العوامل الطبيعية:

1- الموقع المطلق:

يتميز ميناء طبرق بموقع استراتيجي هام بالنسبة للتجارة البحرية ، ويمثل أقرب نقطة اتصال بحري مع بقية الدول التي تقع إلى الشرق من ليبيا ، وكذلك يبرز موقع ميناء طبرق من خلال وقوعة على الساحل الجنوبي للبحر المتوسط ، الذي يعتبر من أهم البحار التي تمر عليها حركة التجارة العالمية ، وبهذا الموقع يعتبر ميناء طبرق أصلح المواقع البحرية ، مما أهل مدينة طبرق وميناءها بأن تصبح مركزا رئيساً لإقليمها.

2- الموقع النسبي:

إن أهم ما يتميز به الموقع النسبي لمدينة طبرق وميناءها هو وجودها فوق شبة جزيرة صغيرة ممتدة لمسافة 4 كيلومتراً إلى الجهة الشرقية نحو البحر ، وتكون شبة الجزيرة الشاطئ الشمالي لميناء طبرق والذي يمكن تصنيفه تحت قائمة الموانئ الخليجية (الطبيعية) حيث من أبرز خصائصه التمتع بحماية طبيعية من الرياح الشمالية والشمالية الغربية طوال العام.

3- الأعماق:

إن مرافئ ميناء خليج طبرق تتميز بارتفاع منسوب عمقها جنوب الخليج، وانخفاضها كلما اتجهنا نحو الشمال ، حيث يتراوح عمق

جنوب الخليج (مرسيي الحريقة والبريقة) ما بين 10 – 20 متراً، أما عن شمال الخليج فيتراوح عمقه ما بين 4 – 8,5 متراً ، وتتناسب هذه الأعماق مع حركة السفن المترددة بالخليج ، والتي هي من الأنواع التقليدية ، أما عن السفن الحديثة ، وخاصة الكبيرة منها ، والتي يصل غاطسها إلى أكثر من 20 متراً ، والتي تتميز بارتفاع معدل حمولتها مثل سفن الحاويات العملاقة ، وكذلك النواقل النفطية ، التي تنقل أكثر من مليون طن من النفط الخام في الرحلة الواحدة ، والتي لا يمكن لها أن تتعامل مع مرافئ خليج طبرق ، وذلك بسبب اقتصار مرافئ ميناء طبرق على استقبال السفن ذات الغاطس الصغير ، والتي يتراوح عمقها ما بين 2 – 16,2 متراً فقط ، وكذلك عدم قدرة التجهيزات البحرية ، والأرضية للمرافئ على استقبال هذه الأنواع من السفن والنواقل ، والتي تتميز بالتطور التكنولوجي الحديث ، وكذلك إلى محدودية طلب الظهير على السلع والبضائع الواردة والصادرة بكميات كبيرة باستثناء النفط.

4-التيارات البحرية والمد والجزر.

حركة التيارات البحرية في البحر المتوسط بسيطة نسبيا ، كما يعد البحر المتوسط من البحار الشبه مغلقة ، وبالتالي إلى محدودية تأثير قوة التيارات البحرية المارة به ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى يعد ميناء طبرق البحري من الموانئ الخليجية (الطبيعية) المحمية من تأثير التيارات الغربية والشمالية الغربية ، وما يمتاز به من موضع جيد يسمح له بأن يقوم بمهامه دون أن تؤثر هذه الظاهرة عليه ، هذا بالنسبة للتيارات البحرية ، أما عن حركة المد والجزر فأثرها ضئيل على ساحل ليبيا كله ، إذ أن متوسط الفرق بينهما لا يزيد عن نصف متر ، ومن ثم يكون أثرها ضعيفاً على حركة السفن داخل ميناء طبرق.

5- الرياح ودرجة الحرارة والأمطار.

للرياح تأثير واضح على أي ميناء ، باستثناء ميناء خليج طبرق ، الذي تقل فيه نسبة تأثير هذه الظاهرة ، سواء من حيث الاتجاه أو السرعة ، فمن حيث الاتجاه يعد ميناء طبرق من الموانئ المحمية طبيعياً من جميع الاتجاهات ما عدا الاتجاه الشرقي والذي بلغت نسبته 1,6% من مجموع الرياح ، التي تهب على مدينة طبرق وموانئها سنويا ، وبالتالي إمكانية تشغيله أغلب أيام السنة دون تأثير هذه الظاهرة عليه . أما عن سرعة الرياح بالميناء فالأحوال العامة الغالبة تعطي صورة إيجابية ، فأعلى متوسط سرعة للرياح سجل في مدينة طبرق بلغ 20,1 كم/ ساعة خلال شهر مارس ، وهذا يعني أنها لا تعيق ، أو تحد من حركة السفن بالميناء ، أما عن بقية الظروف المناخية مثل درجة الحرارة والأمطار فتأثيرها السلبي على حركة السفن ، أو في عمليات تشغيل الميناء محدودة ، وذلك بسبب تمتع مدينة طبرق بمناخ البحر المتوسط المعتدل.

ثانيا: تأثير العوامل البشرية.

1- السكان.

بالرغم من أن حجم سكان شعبية البطنان قد جاء في المرتبة الخامسة عشر على مستوى الجماهيرية في آخر تعداد لها سنة 2006م ، إلا أننا نجد أن نسبة مساهمة ميناء خليج طبرق من أجمالي البضائع العامة ، والوقود المتداول بالموانئ الرئيسة الليبية ، قد بلغت 26,8% سنة 2001م ، و 21,7% سنة 2005م ، مما يعطينا مؤشراً ايجابياً عن الدور الذي يقوم به ميناء خليج طبرق على مستوى الجماهيرية بالرغم من حجم

السكان الصغير، وكذلك أدى التصاعد المستمر لعدد سكان شعبية البطنان إلى زيادة الطلب على الواردات الآتية عن طريق ميناء طبرق التجاري ، وخاصة السلع الغذائية . أما عن التوزيع الجغرافي لسكان شعبية البطنان ، فقد لعب عامل البعد أو القرب من ميناء خليج طبرق دوراً هاماً سواء على مستوى الشعبية ، أو على مستوى مدينة طبرق نفسها.

2- طرق النقل البري بين الميناء وظهيره.

ساهمت شبكة الطرق البرية بين ميناء خليج طبرق ، وظهيرة في انسياب حركة البضائع سواء الصادرة منها ، وكذلك الواردة ، وبالتالي كانت عاملاً مساعداً في نمو وقيام ميناء خليج طبرق.

3- الوضع الاقتصادي للظهير.

انخفاض نسبة مساهمة القطاعات الاقتصادية (الزراعه والصناعه) في الدخل الإجمالي لشعبية البطنان ، وفي حجم العمالة المحقق ، وكذلك في مستوى دخل الأيدي العاملة ، مقارنة بنسبة مساهمة القطاعات الخدمية ، كما وصلت الأنشطة الاقتصادية للقطاعات الاقتصادية إلى حالة من الشلل كان لها أكبر أثر على تدني حجم تدفق الصادرات غير النفطية عبر ميناء طبرق التجاري.

س2 ما هي سمات تجهيزات ميناء طبرق؟ وما الآثار الاقتصادية المترتبة عليه بالظهير؟

أولاً: سمات تجهيزات ميناء طبرق.

1- من حيث تطور نشأة ميناء خليج طبرق :

أ–لم يحدد التاريخ فترة زمنية معينة لنشأة ميناء طبرق ؛ إلا أنه قد عُرف موقعها بأهميته منذ أقدم العصور، حيث قد ذكرها بطليموس في خريطته المشهورة سنة 150 ق. م ، وكانت من ضمن مراكز الاستيطان الرئيسية الإغريقية ، وقد خضعت للفتح الإسلامي سنة 643 م ، واستخدم المسلمون مينائها لنشر الدين الإسلامي ، كما استخدمها الفاطميون ؛ لدعم دولة بني حفص الإسلامية في جزيرة كريت.

ب– وخلال فترة الحكم العثماني لليبيا وباقي دول الوطن العربي اهتموا بمدينة طبرق ومينائها بعناية خاصة ؛ حيث شيدت بها العديد من المنشآت ، كما استعمل نابليون بونابرت ميناء طبرق لترسوا به الأساطيل الفرنسية في حروبه في البحر المتوسط ، وخلال الغزو الإيطالي لليبيا كانت مدينة طبرق أول مدينة تحتل وذلك لأهمية موقعها الجغرافي ، وفي الحرب العالمية الثانية شنت على مدينة طبرق ومينائها العديد من الغارات ، حيث أغرقت في مياه مينائها 106 قطعة بحرية ، إلى جانب تدمير خمسة أرصفة ، والعديد من المخازن ، ومستودعات الوقود.

ج– استقر الأمر بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية للبريطانيين في مدينة طبرق ، حيث استغلوا مينائها في عمليات الإمداد والتموين لقواتهم

الموجودة في المنطقة ، وقد تم فتح الميناء على أنه ميناء تجاري سنة 1945م ، وخلال منتصف الستينات تم تكليف بعض الشركات الأجنبية المتخصصة لانتشال القطع البحرية ، التي تم إغراقها بالميناء أثناء الحرب العالمية الثانية ، كما تمت صيانة وإنشاء الأرصفة التي دمرت.

د-ارتبطت نشأة مرسى الحريقة والبريقة النفطيين باكتشاف النفط في حقل السرير سنة 1961م ، من قبل شركتي BP البريطانية ونيلسون بنكرهانت الأمريكية ، حيث يبلغ احتياطي حقل السرير من النفط الخام نحو 23,068,000 برميلاً ، ووصل معدل إنتاجه حوالي 400,000 برميلاً يومياً سنة 1969م ، حيث أرسلت أول شحنة من بترول حقل السرير الخام إلى رصيف مرسى الحريقة في 12- يناير- 1967م ، ومن ثم أصبح مرسى الحريقة يستخدم لتصدير النفط الخام فقط إلى وقتنا الحاضر، وأنه قد أصبح دافعاً في نمو اقتصاديات المدينة.

ه-بني سنة 1971م مرسى البريقة ؛ وذلك لإضافته إلى هيكل مرسى الحريقة ، وفي 1-1-1987م ، أصبح مرسى الحريقة إلى وقتنا الحاضر ، يتم عن طريقة تسويق منتجات مصفاة طبرق ، وأهم منتجاتها هي الغاز المسال ، والنافتا الخفيفة ، والكيروسين المنزلي ، وكيروسين الطائرات ، والزيت الثقيل ، وتبلغ الطاقة الإنتاجية الإجمالية لمصفاة طبرق نحو 30,000 برميلاً يوميا.

2- من حيث تجهيزات ميناء خليج طبرق.

أ-تتعدد أرصفة ميناء خليج طبرق من حيث الشكل والعمق والاستخدام ، فقد بلغ عدد أرصفته سنة 2005م 15 رصيفاً ، بطول إجمالي بلغ 2,733

متراً، تتوزع منه ما نسبته 52,4% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق بالقسم الشمالي لخليج طبرق ، حيث يضم نوعين من الأرصفة ، **النوع الأول** أرصفة الميناء التجاري ، والذي يوجد بها 8 أرصفة يتراوح عمقها ما بين 4-8.5 متراً، بطول قدرة 1,303 متراً ، وهو ما يمثل 47,7% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق ، وتصنف أرصفته بالأرصفة المتعددة الإغراض . **أما النوع الثاني** أرصفة الصيد ، والتي يوجد بها رصيفان فقط ، حيث يتراوح عمقهما ما بين 2-4 متراً ، ويبلغ طول الرصيفين حوالي 130 متراً ويمثلان ما نسبته 4,7% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق ، ويستخدمان لرسو قوارب صيد الأسماك ، ونسبة 47,6% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق توجد بالقسم الجنوبي ، وتضم ثلاثة أنواع من الأرصفة ، **النوع الأول** مرسى الحريقة النفطي ،ويتكون المرسى من رصيف ثابت على شكل (T) ويتراوح عمقه ما بين 18,2-20 متراً ، بطول قدره 800 متراً ، وهو ما يمثل 29,3% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق، ويستخدم المرسى لتصدير النفط الخام فقط، **أما النوع الثاني** مرسى البريقة النفطي، وهو أيضا يأخذ شكل (T) ويتراوح عمقه ما بين 11,7-14 متراً، بطول قدرة 300 متراً، وهو يمثل 11% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق، ويستخدم لتصدير واستيراد المشتقات النفطية، وأخيراً **النوع الثالث** وهو أرصفة الصيد ويوجد بها رصيفان فقط وتتراوح أعماقهما ما بين 8,5-10,5 متراً ، ويبلغ طول الرصيفين حوالي 200 متراً، تمثل 7,3% من إجمالي أطوال الأرصفة بميناء خليج طبرق، وتستخدم لرسو قوارب الصيد.

ب- يوجد بميناء طبرق ثلاثة أنواع من المخازن ، اثنان منهـا يوجـدان بميناء طبرق التجاري فقط ، وهي مخازن مكشوفة حيث يبلـغ إجمـالي المساحة المخصصة لتخزين البـضائع فـي مينـاء طبـرق التجـاري حوالي106,600 متراً مربعاً ، و 3,600 متراً مربعـاً منهـا مخـازن مسقوفة ، و103,000 متراً مربعاً ، منهـا مخـازن مكـشوفة ، وهـذه المساحات المكشوفة مخصصة للبضائع التي لا تتلف لتعرضها للظروف المناخية ، أما عن النوع الثالث والأخير وهو مخازن النفط الخام ومشتقاته ، وتوجد بمرسى الحريقة والبريقة النفطيين ، أما عن القـوة التخزينيـة لمرسى الحريقة والبريقة فتبلغ 51,000 طن متري موزعـة علـى 10 صهاريج خاصة ، سواء لتخزين النفط الخام الجاهز للتصدير عن طريق مرسى الحريقة، أو لاستقبال أو تصدير المشتقات النفطية الأخرى ، عـن طريق مرسى البريقة.

ج- بلغ عدد الرافعات بميناء طبرق التجاري سنة 1986م 22 رافعـة ، بحمولات تتراوح من 3-50 طناً ، زود منهـا ب7 رافعـات تتـراوح حمولتها ما بين 3-35 طناً سنة 1999م، وعدد 2 رافعة بنجولي 50 طناً ، و4 شفاطات حبوب، وجميع المعدات والآلات البرية الموجودة بالميناء هي من الأنواع التقليدية كما أن أغلب هذه المعدات البرية عاطلـة عـن العمل.

د- ينحصر مدخل ميناء خليج طبرق من الجهة الشرقية ، ويبلغ اتـساعه نحو1,320 متراً، وبعمق يتراوح من 18 إلى 20 متراً ، في حين تبلـغ مساحة الحوض المائي للخليج حوالي 5,900,000 متراً مربعاً ، ويبلـغ

العمق في الحوض ما بين 4 أمتار و 21 متراً ، ويمتاز قــاع حوضــه بانخفاض منسوب عمقه من ناحية الشمال ، وارتفاع عمقه كلما اتجهنــا جنوباً ، وبذلك تكون قدرة أرصفة القسم الجنوبي أكبر منها في اســتقبال السفن ذات الغاطس أكبر منه في الأرصفة الموجودة بالقسم الشمالي مــن الخليج.

هـ- جُهز ميناء خليج طبرق بالعديد من التسهيلات الملاحية ، وتتمثــل بمنارة واحدة ، ومجموعة من العلامات الإرشادية ، التي تطفو على سطح البحر ، التي توضح مسار دخول وخروج السفن من الخلــيج ، وكــذلك بقطعتين بحريتين سنة 1986م ، زاد عددها فوصل إلى 3 قطع بحريــة سنة 2001م ، ومهامها : قطر ، ورفع السفن المترددة على جميع أرصفة خليج طبرق سواء السفن التجارية أو النواقل النفطية أو ســفن الركــاب لمساعدتها أثناء الدخول للميناء أو قطرها وإرشادها عند مغادرتهــا مــن الميناء.

3- من حيث تقييم وتحليل الوضع المالي لميناء طبرق التجاري.

أ- أوضحت الدراسة الأثر الواضح للظروف السياسية والاقتصادية التــي مرت بها الدولة الليبية على تذبذب قيمة الإيرادات المتحققة لميناء طبرق التجاري بين الزيادة والنقصان ، فقد وصلت هذه القيمة لأدنى مستوى لها سنة 1996م ، حيث بلغت 282,810 ديناراً ليبياً ، نتيجة تطبيــق قــرار مجلس الأمن (718) لسنة 1992م، الذي فرضــته الولايــات المتحــدة الأمريكية والدول الغربية على ليبيا ، بينما وصلت هــذه القيمــة أعلــى مستوى لها سنة 2001م ، حيث بلغت 2,076,711 ديناراً ليبياً ، وذلــك

بسبب رفع العقوبات سنة 1999م التـــي فرضـــتها الولايـــات المتحـــدة الأمريكية والدول الغربية على ليبيا ، وتزامن مع ذلك أيـــضا الارتفـــاع النسبي في أسعار النفط والذي بدأت بوادره خلال سنة 1999م واستمرت حتى وقتنا الحاضر، والتي ساعدت على دعم النمو الاقتــصادي ، و أدت بدورها إلى زيادة كميات البضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية بـــشكل عام وعلى ميناء طبرق التجاري بشكل خاص.

ب- وصلت قيمة المصـــروفات بالميناء لأدنى مستوى لها سنة 1986م، حيث بلغت 331,952 ديناراً ليبياً ، نتـــيجةً لتدهور أسعار الـــنفط ســـنة 1982م ، و الركود الاقتصادي الذي تعرضت له البلدان الصناعية الـــذي أثّر بدوره على الدول المصدرة للنفط ، ومـــن بينهـــا ليبيـــا ، فقـــد أدى انخفاض أسعارها إلى ظهور العجز في ميزان المـــدفوعات والموازنـــة العامة للدولة لسنوات عديدة والتي أدت بدورها إلى أتباع الدولة الليبية إلى سياسة اقتصادية تحد من الإنفاق واقتصارها على الـــضروريات فقـــط ، بينما وصلت قيمة المصروفات لأعـــلى مستوي لهـــــا ســـنة 2001م ، حيث بلغت 938,768 ديناراً ليبياً ، وذلك بسبب زيادة كميات البـــضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية بشكل عام ، وعلى ميناء طبـــرق بـــشكل خاص ، وبالتالي تزداد متطلبات عمليات تشغيل الميناء ، وخاصـــة قـــيم تكلفة العمالة وأقساط الاستهلاك وتكلفة مستلزمات التشغيل ، والتي بلغت نسبتهم مجتمعين 92.1% من إجمالي قيمة المصروفات بالميناء التجاري سنة 2001م.

ج- لم يحقق ميناء طبرق التجاري أرباحا تذكر خلال سنوات الدراسة (1986-1991-1996-2001-2005م) ما عدا سنتي 2001-2005م، والتي حقق فيها ربحاً أجماليا متواضعاً بلغ 1,137,943 ديناراً ليبياً سنة 2001م، و724,200 ديناراً ليبياً سنة 2005م، أما عن بقية السنوات ، فقد حقق ميناء طبرق التجاري خسائر، أي أن مصروفاته كانت أكبر من إيراداته، ولقد كان أقل مستوى للخسائر في سنة 1986م، حيث بلغت 29,609 ديناراً ليبياً، بينما كان أعلى مستوى لهذه الخسائر في سنة 1996م، حيث بلغت 383,270 ديناراً ليبياً.

د-تحصل بند عوائد المناولة على المرتبة الأولى من حيث الأهمية النسبية لبنود العوائد المالية (الإيرادات) لميناء طبرق التجاري خلال سنوات الدراسة ، ثم يأتي بعد ذلك بند عوائد العمل الإضافي في المرتبة الثانية خلال جميع سنوات الدراسة ما عدا سنة 2005م ، التي تراجعت فيها أهميتها النسبية إلى المرتبة الثالثة ، بعد أن تقدم عليها بند مقابل المعدات البرية والبحرية ، والذي تحصل على المرتبة الثالثة خلال سنة 1986م ، وفي المرتبة الرابعة خلال السنوات 1991-1996-2001م . أما خلال سنة 2005م ، فقد قفزت أهميته النسبية إلى المرتبة الثانية ، أما عن بند عوائد تسليم البضائع فلم يكن لها أي دور يذكر (0%) سنة 1986م ، بينما تحصل على المرتبة الثالثة خلال السنوات الآتية 1991-1996-2001م على التوالي ، و تراجع إلى المرتبة الرابعة خلال سنة 2005م ، وأما عن بند العوائد المفروضة على السفن فقد جاءت في المرتبة الرابعة خلال سنة 1986م ، وفي المرتبة السادسة خلال سنتي 1991-2005م ، وفي المرتبة الخامسة خلال سنتي

1996-2001م على التوالي، ثم جاء بند عوائد الرصيف فـــي المرتبـــة السابعة من حيث الأهمية النسبية خـــلال ســـنتي 1986-2005م، وفـــي المرتبة الخامسة سنة 1991م، وفي المرتبة السادسة سنة 1996م، و في المرتبة الثامنة سنة2001م . أما عن بنـــد عوائـــد التخـــزين المغطـــى والمكشوف ، فقـــد تحـــصل علـــى المرتبـــة الـــسادسة خـــلال ســـنتي 1986-2001م، وفي الـــــمرتبة التاســـعة والأخيـــرة خـــلال ســـنتي 1991-1996م، على التوالي، وفي المرتبة الخامسة خلال سنة 2005م، وأخيرا جاء بند عوائد أخرى في المرتبة الخامسة ســـنة 1986م ، وفـــي المرتبة الثامنة خلال سنة 1991م ، وفي المرتبة السابعة خـــلال ســـنتي 1996-2001م على التوالي ، وفي الرتبة التاسعة والأخيرة سنة 2005م.

ه- جاء بند تكلفة العمالة في المرتبة الأولى من حيث الأهمية النسبية لبنـــود تكاليف (المصروفات) لميناء طبرق التجاري خلال جميع سنوات الدراسة ، إذ تراوحت نسبتها ما بين 91,6% من إجمالي تكاليف ميناء طبرق التجاري سنة 2005م ، و81,9% سنة 2001م ، ثم جاءت في المرتبة الثانية خلال جميـــع السنوات من حيث الأهمية النسبية لإجمالي تكاليف بند أقساط الاستهلاك ، إذ وصل هذا البند إلى أعلى نسبة له وهي 7,8% من إجمالي تكـــاليف مينـــاء طبرق التجاري ، وذلك في سنة 2001م ، أما أقل نسبة أقـــساط الاســـتهلاك فكان سنة 1996م، حيث بلغ 6,2% ، ومما سبق يتضح أن نسبة تكلفة العمالة وأقساط الاستهلاك لم تقل نـــسبتها عـــن 89,7% مـــن إجمـــالي التكـــاليف سنة2001م ، ومن ذلك يتضح أن بقية البنود لا تمثل مجتمعة سوى ما بـــين 10,3% سنة 2001م ، و 1% سنة 1986م.

4- من حيث دور ميناء طبرق في التنمية الاقتصادية بالشعبية.

أ- عملت الظروف الاقتصادية المتدنية للقطاعات الاقتصادية (الزراعه والصناعه) بالظهير إلى تدني نسبة مساهمة هذه القطاعات ، بالمقارنة بنسبة الدخل المحقق لميناء طبرق ، وذلك خلال السنوات آلاتية 1986-1996-2005م، حيث بلغت نسبة مساهمة ميناء طبرق 15,8% سنة 1986م، و 7,5% سنة 1996م ، و 17,4% سنة 2005م ، بينما نجد أن نسبة مساهمة القطاعات الاقتصادية خلال نفس السنوات قد بلغت 12,6% سنة 1986م ، و 2,7% سنة 1996م ، و 1,1% سنة 2005م ، كما أن نسبة مساهمة ميناء طبرق إلى إجمالي القطاعات الاقتصادية بالشعبية خلال نفس السنوات كانت كبيرة جداً، حيث بلغت 125,1% سنة 1986م، و 275,9 % سنة 1996م، و 1595,7 % سنة 2005م.

ب- اتجاه أغلب القوى العاملة بالشعبية نحو القطاعات الخدمية ، والتي بلغت نسبتها سنة 1986م نحو 91,5% من إجمالي حجم العمالة بشعبية البطنان ، و 91,9% سنة 1996م ، و93% سنة 2005م ، بينما بلغت نسبة ميناء خليج طبرق إلى إجمالي حجم العمالة بالشعبية نحو 11,7% سنة 1986م ، و 9,4% سنة 1996م ، و6% سنة 2005م ، وأما عن نسبة ميناء خليج طبرق إلى إجمالي حجم العمالة بالقطاعات الاقتصادية فقد بلغت 137,6% سنة 1986م ، و116% سنة 1996م ، و84,8% سنة 2005م.

ج- استحوذت عمالة مرسى الحريقة على النسبة الأكبر من إجمالي حجم العمالة بميناء خليج طبرق خلال سنوات الدراسة

(1986-1996-2005م) ، حيث وصلت إلى 74,8% سنة 1986م ، و 69,1% سنة 1996م ، و 65,3% سنة 2005م ، أما عن نسبة عمالة مرسى البريقة فقد شكلت نسبتهم 11,3% سنة 1986م ، و 18,3% سنة 1996م ، و 21,1% سنة 2005م ، بينما تحصل عمالة ميناء طبرق التجاري على نسبة بلغت 13,8% سنة 1986م ، و 12,6% سنة 1996م ، و 13,6% سنة 2005م.

د- جاءت نسبة العمالة اللذين يعملون في مهن حرفية وتشغيلية في المرتبة الأولى حيث بلغت نسبتهم نحو 42,7% من جملة العمالة بميناء خليج طبرق ، ثم تأتي المهن الهندسية والفنية في المرتبة الثانية ، حيث يعمل بها 34,6%، وجاء عمال المناولة والبحارة في الترتيب الثالث ، حيث يمثلون نسبة 15,9 %، أما المهن الإدارية والمالية فيمثلون 6,7%.

ه- بلغت نسبة مستويات الرواتب المدفوعة في ميناء خليج طبرق نحو 17,9 % من إجمالي قيمة الرواتب ، التي تم دفعها في جميع قطاعات شعبية البطنان سنة 1986م ، و 14,5 % سنة 1996م ، و 8,7 % سنة 2005م ، بينما بلغت نسبة ميناء خليج طبرق إلى إجمالي قيمة الرواتب التي تم دفعها في القطاعات الاقتصادية بالشعبية نحو 114,5% سنة 1986م ، و221,5% سنة 1996م ، و 162,8 % سنة 2005م ، أما عن قيمة الرواتب المدفوعة في الميناء فقد بلغت أكبر قيمة لها كانت سنة 2005م، وهي 544,500 ديناراً ليبياً، وأدناها بلغ 441,700 ديناراً ليبياً سنة 1986م.

س3 إلى أي مدى يصل دور ميناء خليج طبرق في حركة التجارة الخارجية ؟ وما هو مركزه بين الموانئ الليبية ؟

أولاً: دور ميناء خليج طبرق في حركة التجارة الخارجية.

1- دور ميناء خليج طبرق في حركة السفن.

أ- شهدت حركة السفن بميناء خليج طبرق نمواً متذبذباً بين الزيادة والنقصان ، متأثرة بالظروف الاقتصادية والسياسية التي مرت بها البلاد خلال فترة الدراسة (1986-2005م) ، فقد وصل عدد السفن لأدنى مستوى له سنة 1997م ، حيث أمت الخليج 164 سفينة فقط ، بسبب تدهور العلاقات السياسية والاقتصادية بين ليبيا والولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا ، بالإضافة إلى تدهور أسعار النفط خلال هذه الفترة (1982-1998م)، مما أدى إلى نقص أعداد السفن بالجماهيرية بشكل عام ، و على ميناء خليج طبرق بشكل خاص ، بينما وصل هذا العدد لأعلى مستوى له سنة 2001م ، حيث دخلت للخليج 355 سفينة ، وذلك راجع إلى تعليق العقوبات الاقتصادية التي فرضتها الأمم المتحدة (الولايات المتحدة الأمريكية - بريطانيا) على الجماهيرية، وكذلك إلى الارتفاع النسبي في أسعار النفط الذي بدأت بوادره ما بعد سنة 1999م ، واستمرت حتى وقتنا الحاضر.

ب- جاءت النواقل النفطية في الترتيب الأول من بين السفن المترددة بالخليج طيلة فترة الدراسة ، ماعدا الفترة الممتدة من 2000-2003م ،

والتي تراجعت فيها النواقل النفطية إلى المرتبة الثانية ، حيث تراوحت نسبتها ما بين 38,6% من إجمالي السفن المترددة بالخليج سنة 2001م ، و 92,7% سنة 1997م ، ثم جاءت بعد ذلك سفن البضائع العامة والتي تحصلت على المرتبة الثانية من بين السفن المترددة بالخليج طيلة فترة الدراسة ، ماعدا الفترة الممتدة من 2000–2003م ، والتي تقدمت فيها إلى المرتبة الأولى ، و تراوحت نسبتها ما بين 7,3%، و 61,4% وذلك خلال سنتي 1997–2001م ، حسب الترتيب ، وأخيراً جاءت سفن الركاب في الترتيب الثالث والأخير طيلة فترة الدراسة ، بنسب تراوحت ما بين 0% خلال الفترات التالية (1986–1988م)–(1992–1997م)–(2000–2004م) ، و 2,8% سنة 1999م.

2- دور ميناء خليج طبرق في حركة الصادرات.

أ- تحصلت كمية البضائع العامة والوقود المشحون بخليج طبرق من إجمالي كمية البضائع العامة والوقود المفرغ والمشحون بالخليج خلال سنتي 2001–2005م ، على ما نسبته 86,3% سنة 2001م ، و 92,6% سنة 2005م ، وأما عن نسبة الوقود المشحون من الخليج سنة 2001م ، فقد وصلت إلى 86% سنة 2001م، و 91,7% سنة 2005م، بينما شكلت نسبة البضائع العامة المشحونة سنة 2001م، نحو 0,3%، و 0,8% سنة 2005م.

ب- إن أكثر ما يميز الدول النامية هو ميزان تجارتها الذي يكون دائماً في غير صالحها ، ومن ثم ترجح كفة الواردات (البضائع المفرغة) على

كفة الصادرات (البضائع العامة المشحونة) ، حيث كانت أكبر نسبه ساهمت بها كمية البضائع المشحونة بميناء طبرق التجاري (الصادرات) خلال الفترة الممتدة من1986-2005م ، كانت في سنة 1995م ، إذ بلغت 23,6% من إجمالي البضائع المتداولة بالميناء التجاري ، علماً بأن أغلب صادرات مينا طبرق التجاري هي عبارة عن حاويات فارغة (المعاد تصديرها) ، في حين لم ترد بيانات عن صادرات بالميناء (0%) خلال السنوات 1987-1989-1992-1996م.

ج- يقوم مرسى الحريقة بتصدير النفط الخام فقط ،الآتي من حقل السرير ، وذلك عن طريق خط أنابيب مخصصة ، ومن ثم يفرغ في خزانات خاصة ؛ ليتم توزيعها إلي قسمين: **القسم الأول** : يصدر على شكل نفط خام عن طريق مرسى الحريقة ، حيث بلغت كمية النفط الخام المشحون بالمرسى نحو 2,674,045 طناً ، استحوذت على ما نسبته 90,6% من إجمالي كمية الوقود المتداول بخليج طبرق سنة 2001م، و 2,719,145 طن، سنة 2005م، وبنسبة وصلت إلى 92,9%. أما عن **القسم الثاني** فيوزع على مصفاة طبرق ؛ ليتم اشتقاق مشتقات نفطية أخرى ، يأتي على رأسها زيت الوقود الثقيل ، ووقود الديزل ، و نافته غير معالجة ، و وقود الكيروسين ، و وقود غاز النفط المسال ، حيث يتم تصديرها وتسويقها محلياً (مدن الجماهيرية) ودولياً عن طريق مرسى البريقة ، حيث بلغت كمية الوقود المشحون بالمرسى سنة 2001م ، نحو 140,358 طناً ، شكلت ما نسبتة 4,8% من إجمالي كمية الوقود المتداول بخليج طبرق ، و 101,352 طناً ، سنة 2005م ، بنسبة 3,5%.

3- دور ميناء خليج طبرق في الواردات.

أ- تحصلت كمية البضائع العـامة والوقود المفرغ على نسبة بلغت 13,7% من إجمالي كمية البضائع العامة والوقود المفرغ والمشحون بالخليج سنة 2001م ، و 7,4% سنة 2005م ؛ بينما بلغت نسبة الوقود المفرغ بالخليج نحو 4,1%، سنة 2001م ، و 3,5%، سنة 2005م ، وأما عن نسبة البضائع العامة المفرغة ،فقد بلغت 9,6% سنة 2001م ، و4%سنة 2005م.

ب - يُعد ميناء طبرق التجاري في الأساس ميناء واردات ، فلم تقل نسبة البضائع العامة المفرغة عن 76,4% من إجمالي البضائع العامة المتداولة بميناء طبرق التجاري سنة 1995م، طيلة فترة الدراسة، حيث تراوحت نسبة البضائع العامة المفرغة في الفترة من 1986-1994م ، ما بين 97,1%، و 100% ، وأما عن الفترة الممتدة من 1996-2005م، فقد شكلت نسبة البضائع المفرغة النسبة الأكبر أيضاً ، فبلغت ما بين 82,8% ، و 100%.

ج- يستورد مرسى البريقة وقود البنزين فقط ، الآتي من دولة اليونان ، والذي يمتاز بالجودة العالية وبقلة الشوائب الكربونية به والتي تبلغ 5% فقط حيث بلغت كميه وقود البنزين سنة 2001م ، نحو 135,649 طناً ، شكلت ما نسبته 49,1% من إجمالي كمية الوقود المتداول بالمرسى ، و 106,438 طناً سنة 2005م ، بنسبة 51,2%.

ثانياً: مركز ميناء خليج طبرق بين الموانئ الليبية.

1- مركز ميناء خليج طبرق من حيث حركة السفن.

أ- حافظ ميناء خليج طبرق علي الترتيب الرابع من حيث حركة العامة للسفن بالموانئ الليبية بعد كل من ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة خلال السنوات 1986-1991-1996-2001م ، وفي سنة 2005م ، تراجع إلى المرتبة الخامسة بعد أن تقدم عليه كل من ميناء طرابلس ومصراتة وبنغازي والخمس ، حيث بلغت أعلى نسبة لتردد السفن بميناء خليج طبرق في سنة 2001م ، إذ وصلت إلى 10,1% من إجمالي السفن المترددة على الموانئ الليبية، بينما بلغت هذه النسبة لأدنى مستوي لها سنة 1996م ، حيث بلغت 4,7%.

ب- جاء ترتيب ميناء طبرق التجاري من إجمالي سفن البضائع العامة المتداولة بالموانئ الرئيسية في ليبيا في المرتبة الخامسة والأخيرة بعد ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة ودرنة ، وذلك خلال نفس السنوات المذكورة أعلاه ، ماعدا سنتي 2001-2005م ، والذي تقدم فيه الميناء إلى المرتبة الرابعة بعد كل من ميناء طرابلس وبنغازي ومصراتة سنة 2001م ، وبعد ميناء طرابلس ومصراتة وبنغازي سنة 2005م ، وتراجع ميناء درنة إلى المرتبة الخامسة والأخيرة خلال هاتين السنتين ، و تراوحت نسبة سفن البضائع العامة المتداولة بميناء طبرق التجاري مابين 0,9% من إجمالي سفن البضائع العامة المتداولة بالموانئ الرئيسية في ليبيا سنة 1996م ، و 8,5% سنة 2001م.

ج- تحصل ميناء خليج طبرق على الترتيب الثاني من حيث حركة النواقل النفطية بعد ميناء بنغازي ، وذلك خلال سنتي 1986-1991م ، ثم تراجع إلى المرتبة الثالثة خلال سنتي 1996-2001م ، بعد كل من ميناء بنغازي ومصراتة على التوالي ، أما عن ترتيب ميناء خليج طبرق في سنة 2005م ، فقد عاد إلى الترتيب الثاني بعد ميناء مصراته الذي تقدم إلى الترتيب الأول ، وتراجع ميناء بنغازي إلى الترتيب الثالث ، وميناء طرابلس في الترتيب الرابع ، وأخيرا جاء ميناء درنة في ترتيب الخامس والأخير ، خلال جميع السنوات سابقة للذكر ، و لم تقل نسبة النواقل النفطية بخليج طبرق من إجمالي النواقل المترددة على الموانئ الرئيسية في ليبيا عن 22,5% سنة 1996م ، ولم تزد عن 30,4% سنة 2005م.

د- حافظ ميناء طرابلس على ترتيبه الأول من حيث حركة سفن الركاب خلال خمس سنوات متباعدة هي 1986-1991-1996-2001-2005م ، وتراوحت نسبته ما بين 55,8% ، و 96,2% من إجمالي سفن الركاب المترددة على الموانئ الرئيسية في ليبيا ، وذلك خلال سنتي1987-1996م حسب الترتيب ، أما عن ميناء بنغازي فقد جاء ترتيبه الثاني بنسبة لم تتعد 44,2% سنة 1987م ، ولم تقل عن 3,7% سنة 1996م ، أما عن ميناء مصراتة ودرنة وطبرق ، فحركة سفن الركاب فيها لا تذكر ، فهي محددة ومقتصرة على رحلات الحجيج ورحلات أخرى غير منتظمة ، بينما نجدها أكثر نسبة في كل من ميناء طرابلس وبنغازي ، حيث لم تقل نسبتهما مجتمعتين عن 87,6% من إجمالي سفن الركاب بالموانئ الرئيسية في ليبيا ، وذلك في سنة 2005م.

2- مركز ميناء خليج طبرق من حيث كمية البضائع العامة والوقود.

أ- تحصل ميناء خليج طبرق على المركز الثاني من إجمالي البضائع العامة والوقود المتداول بالموانئ الرئيسية في ليبيا ، بعد أن تقدم عليه ميناء مصراتة ، ثم جاء ميناء بنغازي في المركز الثالث ، ثم ميناء طرابلس في المركز الرابع ، وأخيراً ميناء درنة في المركز الخامس خلال سنتي 2001-2005م على التوالي ، و بلغت نسبة ميناء طبرق 26,8% من إجمالي البضائع العامة والوقود المتداول بالموانئ الرئيسية في ليبيا سنة 2001م ، ثم انخفضت إلى 21,7% سنة 2005م.

ب- جاء ميناء طبرق التجاري في المركز الرابع من حيث كمية البضائع العامة المتداولة ، وذلك خلال خمس سنوات متباعدة هي 1986-1991-1996-2001-2005م. بعد ميناء طرابلس وبنغازي ومصرانه ، وتقدمه على ميناء درنة وزواره والبريقة ورأس لانوف والخمس وذلك في سنة 1986م ؛ غير أن الميناء تراجع إلى المركز السادس سنة 1991م ، بعد كل من ميناء طرابلس ومصراتة وبنغازي والبريقة ودرنة ، وتقدمه على ميناء زوارة ورأس لانوف والخمس ، ثم تراجع ميناء طبرق سنة 1996م ، إلى المركز السابع بعد ميناء مصراتة وطرابلس وبنغازي والبريقة ودرنة ورأس لانوف ، وتقدمه على مينائي زوارة والخمس ، أما خلال سنة 2001م ، فقد حقق ميناء طبرق المركز الرابع بعد كل من ميناء مصراتة وطرابلس وبنغازي ، وتقدمه على ميناء رأس لانوف والبريقة ودرنة وزوارة والخمس ، وفي سنة 2005م تراجع فيها مركز ميناء طبرق التجاري إلى المركز السادس ، بعد أن تقدم عليه كل من ميناء مصراتة وطرابلس وبنغازي والخمس والبريقة ، وتقدمه على ميناء رأس لانوف والبريقة ودرنة

، وتراوحت نسبة ميناء طبرق التجاري ما بين 1% من إجمــالي البــضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية سنة 1996م ، و 4,8% سنة 2001م .

ج–حقق مــيناء خليج طبرق المركز الأول مــن إجمــالي الوقــود المتداول بالموانئ الرئــيسية في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م علي التوالي ، متقدما على ميناء بنغازي ومصراتة ودرنة وطرابلس سنة 2001م ، وعلى ميناء مصراته وبنغازي ودرنة وطرابلس سنة 2005م ، حيث بلغــت نــسبة ميناء طبرق 50,8% من إجمالي كمية الوقود المتداول بالموانئ الرئيسية في ليبيا سنة 2001م ، و 48% ، سنة 2005م.

التوصيات

أولاً: توصيات خاصة بالظهير:

1- ضرورة خلق توازن بين النشاطات الاقتصادية بالظهير، والحد من هيمنة الأنشطة الخدمية على حساب الأنشطة الإنتاجية، وذلك من خلال الاهتمام بالأنشطة الإنتاجية، ووضع مخصصات لها، والاستعانة بالأساليب العلمية والتكنولوجية الحديثة بهذه الأنشطة.

2- منح حوافز مادية ومعنوية للعاملين بالأنشطة الإنتاجية.

3-وضع سياسة صناعية هادفة لإيجاد نشاطات صناعية غير نفطية.

4- تحتاج بعض التشريعات والقوانين بالجماهيرية إلى تنسيق وتطوير تبعاً لمتطلبات القرن الحالي.

ثانيا: توصيات خاصة بالميناء:

1- تزويد الميناء التجاري بالآلات والمعدات ذات الحمولة الكبيرة ، والمتناغمة مع التطورات التكنولوجية الحديثة بالموانئ العالمية.

2- إنشاء مقر خاص بالميناء التجاري لصيانة المعدات وآلات الشحن والتفريغ، وتوفير قطع الغيار اللازمة لها.

3-توفير مخازن التبريد بالميناء التجاري، مما سيترتب عليه استيعاب الكثير من أنواع البضائع.

4- ضرورة تنظيف أعماق خليج طبرق وأرصفته من الرواسب المتراكمة.

5-تقديم حوافز مادية ومعنوية للعاملين بالميناء التجاري من خلال زيادة قيمة مرتباتهم، وكذلك وضع خطط وبرامج تدريبية منتظمة لمختلف مستويات العمالة حتى تتماشى مع أحدث الأساليب المتبعة بالموانئ العالمية، مما سيكون له الأثر الإيجابي على إنتاجية العمل في الميناء.

قائمة المراجع
والمصادر

المراجع والمصادر

أولا الكتب:

1- أبو مدينة ، حسين مسعود ، جغرافيــة ميناء طــرابلس الغــرب ، مصراتة ، ط الأولى ، دار ومكتبة الشعب للنشر والتوزيع ، 2005م.

2- .... ، ميناء مصراتة بين الماضي والحاضر ، القاهرة ، ط الأولى، مكتبة الأنجلو المصرية ، 2002م.

3- أبو لقمة ، الهادي مصطفى ، محمد الأعور، الجغرافيــا البحريــة ، مصراتة ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان ، 1993م

4- الكيخيا ، منصور محمد ، "الــسكان في ليبيا"، الجماهيرية: دراســة في الجــغرافيا، (تــحرير) الهادي أبو لقمة ، سعد خليل القزيري ، مصراتة ، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع و الإعلان ، 1995م.

5- المهدوي ، محمد المبروك ، جغرافية ليبيــا البــشرية ، بنغــازي ، منشورات جامعة قار يونس ، 1990م.

6- سيور ، على مفتاح ، طبرق بين الماضي والحاضــر ، بنغــازي ، مطابع الثورة العربية، 1990م.

ثانيا: التقارير و النشرات الرسمية.

1- أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائيــة بــشعبية البطنــان ، مكتــب المعلومات والتوثيق ، طبرق ، سنة 2006م ، غير منشورة .

2- أمانــة الــزراعة والــــثروة الحــيوانــــية والمــائــيـــــة بــشعبية البطنان، مــكــتــب المــعلومات والتــوثــيــق، طــبرق، جدول يوضـــح

أنواع الأشجار ، وحجمها بالشعبية للسنوات 1974-1987-2005م ، غير منشورة.
3- أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية بشعبية البطنان ، مكتب المعلومات والتوثيق ، طبرق ، جدول يوضح أنواع الحيوانات وحجمها بالشعبية ، لسنتي 1984-2005م ،غير منشورة.
4- أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية بشعبية البطنان، مكتب المعلومات والتوثيق، طبرق، جدول يوضح الإنتاج السمكي بالشعبية لسنة 2005م، غير منشورة.
5- أمانة اللجنة الشعبية العامة للمالية بشعبية البطنان، قسم الموارد المالية،طبرق، جدول يوضح الإيرادات المالية للأمانات الشعبية خلال السنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة.
6- أمانة اللجنة الشعبية للقوى العاملة بشعبية البطنان، مكتب المعلومات والتوثيق، طبرق، جدول يوضح إحصاءات حصر القوى العاملة بالشعبية خلال السنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة .
7- أمانة اللجنة الشعبية العامة للمالية بشعبية البطنان، قسم الحاسب الآلي، طبرق، جدول يوضح مستوى الأجور للأيدي العاملة موزعة على أمانات الشعبية للسنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة .
8- أمانة اللجنة الشعبية للصناعات والمعادن بشعبية البطنان، مكتب المعلومات والتوثيق، طبرق، جدول يوضح إجمالي الأنشطة الاقتصادية بالشعبية لسنة 2005م ، غير منشورة
9- دوكسيادس و شركاه ،" دراسة عامة حول وسائل المواصلات"، النقل في ليبيا ، ج 2، ب ط، أثينا، المملكة الليبية وزارة التخطيط والتنمية ، 1965م.

10- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري، قسم المناولة، جدول يوضح حركه السفن والبضائع بالميناء خلال الفترة من 1986-2005م ،غير منشورة .

11- الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء طبرق التجاري، القسم المالي، جدول يوضح العوائد المالية وبنودها الرئيسية بالميناء خلال السنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة .

12- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري، مكتب شئون العاملين ، جدول يوضح أعداد القوى العاملة بالميناء للسنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.

13- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري ، القسم المالي ، جدول يوضح مستوى الأجور العاملين موزعة على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.

14- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري ، قسم شئون البحرية ، جدول يوضح أطوال وأعماق الأرصفة بالميناء خلال سنة 2005م ، غير منشورة .

15- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري ، القسم المالي ، جدول يوضح الإيرادات ، والمصروفات للسنتين التاليتين 1996-2005م ، غير منشورة .

16- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري ، القسم المالي ، جدول يوضح العوائد المالية ، وبنودها الرئيسية بالميناء خلال السنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة .

17- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري ، القسم المالي ، جدول يوضح التكاليف المالية ، وبنودها الرئيسية بالميناء خلال السنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.
18- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري ، قسم شئون العاملين ، جدول يوضح أعداد القوى بالميناء للسنوات 1986- 1996-2005م ، غير منشورة .
19- الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء طبرق التجاري، قسم شئون العاملين، جدول يوضح توزيع العاملين حسب تخصصاتهم المهنية لسنة 2005م، غير منشورة .
20- الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م ، غير منشورة .
21- الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات الإحصائية السنوية للموانئ الليبية للسنوات من 1986-2005م ، غير منشورة .
22- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم شئون العاملين ، مستودع 28 مارس طبرق، جدول يوضح عدد العاملين ، وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ، غير منشورة.
23- شركة البريقة لتسويق النفط ،قسم شئون العاملين، مستودع 28 مارس طبرق، جدول يوضح توزيع العاملين حسب تخصصاتهم المهنية لسنة 2005م ، غير منشورة .
24- شركة البريقة لتسويق النفط، قسم شئون العاملين ، مستودع 28 مارس طبرق ، جدول يوضح عدد العاملين ، وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ، غير منشورة .

25- شركة البريقة لتسويق النفط ، مرسى البريقة النفطــي ، قــسم شــئون البحرية ، مكتب عمليات المرسى ، طبرق ، جدول يوضح أطوال وأعمــاق الأرصفة بالمرسى خلال سنة 2005م ، غير منشورة.

26- شركة الخليج العربي للنفط، قسم شئون العــاملين، بنغــازي، جــدول يوضح أعداد العاملين وتوزيعهم على أقسام النــشاط الاقتــصادي للــسنوات 1986- 1996-2005م، غير منشورة.

27- شركة الخليج العربي للنفط، مرسى الحريقة النفطــي ، قــسم شــئون البحرية ، مكتب عمليات المرسى ، طبرق ، جدول يوضح أطوال وأعمــاق الأرصفة بالمرسى خلال سنة 2005م ، غير منشورة .

28- شركة الخليج العربي للنفط، قسم شئون العاملين ، بنغازي ، جــــدول يوضــح توزيع العــاملين حسب تخصصاتهم المهنية لسنة 2005م ، غيــر منشورة .

29- شركة الخليج العربي للنفط، مرسي الحريقة النفطــي ، قــسم الــشئون البحرية ، مكتب عمليات المرسى ، طبرق ، جدول يوضح إشــعار وصــول النواقل وكميتها للسنوات من 1986-2005م ، غير منشورة .

30- شركة الخليج العربي للنفط ، قسم شئون العاملين ، بنغــازي ، جــدول يوضح أعداد العاملين وتوزيعهم على أقسام النــشاط الاقتــصادي للــسنوات 1986- 1996-2005م ، غير منشورة.

31- شركة الخليج العربي للنفط ، مرسى الحريقة النفطي ، قــسم الــشؤون البحرية ، مكتب عمليات المرسى ، طبرق ، جدول يبــين إشــعار وصــول النواقل ، وكميتها لسنتي 2001-2005م ، غير منشورة .

32- شركة الخليج العربي للنفط، مرسي الحريقة النفطـــي، قـــسم الـــشئون البحرية ، مكتب عمليات المرسى طبرق ، جدول يوضح إشـــعار ، وصـــول النواقل وكميتها للسنوات من 1986-2005م ، غير منشورة.

33- شركة الخليج العربي للنفط، مرسي الحريقة النفطـــي، قـــسم الـــشئون البحرية، مكتب عمليات المرسى، طبرق، جدول يوضح إشعار وصول النواقل وكميتها للسنوات من 1986-2005م، غير منشورة.

34- شركة الخليج العربي للنفط ، مرسي الحريقة النفطي ، قـــسم الـــشئون البحرية ، مكتب عمليات المرسى، طبرق ، جدول يوضح إشـــعار وصـــول النواقل ، وكميتها للسنوات من 1986-2005م ، غير منشورة .

35- عبد الفتاح عبد السلام أبو حبيل ، وآخرون ، " الجـــدوى الاقتـــصادية للموانئ التجارية الليبية : تقييم الأداء الاقتصادي"، بنغازي ، الهيئة القوميـــة للبحث العلمي ، مركز بحوث العلوم الاقتصادية ، 1991م.

36- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ، " تقييم البنيـــة الأساســـية والنقل في منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربـــي" ، الأمـــم المتحـــدة ، نيويورك،2001م.

37- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ، " دليـــل إنـــشاء اللجـــان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في دول منطقة الأســـكوا"، الأمـــم المتحـــدة ، نيويورك ، 2003م ، غير منشورة .

38- اللجنة الشعبية العامة، شـــؤون الخـــدمات، مـــشروع خطـــة التحـــول الاقتصادي والاجتماعي 2002-2006م، ج - ع - ل - ش- أ - ع ،الجزء الأول،الإطار الكلي، ناصر 2001م .

39- محطة قاعدة ناصر الجوية.

40- محمود إدريس الحبر، "تجارة الخدمات في قطاع النقل البحري" ، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ، أوراق موجزه لإعداد المؤتمر الوزاري الخامس لمنظمة التجارة العالمية ، كانكون ، المكسيك، 10 – 14 سبتمبر 2003م ، غير منشورة .
41- مصلحة الإحصاء و التعداد ، نتائج التعدادات للسنوات (1984 – 1995 – 2006م).
42- مصلحة الأرصاد الجوية طرابلس.
43- نبيل على صفوت، محمد على إبراهيم، "خدمات النقل البحري في إطار الاتفاق العام بشأن التجارة في الخدمات"، المؤتمر الوزاري الرابع لمنظمة التجارة العالمية 9-13 نوفمبر 2001م ، قطر، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الأسكوا) ، غير منشورة .
44- الهيئة العامة للمعلومات والاتصالات ، قطاع الإحصاء والتعداد ، ملخص إحصاءات التجارة الخارجية 2004-2005م.

ثالثا: الرسائل العلمية:

1- حسين مسعود أبو مدنية ، الموانئ الليبية : دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، القاهرة ، جامعة القاهرة ، كلية الآداب 1995م ، رسالة ماجستير غير منشورة.
2- رياض الصلح محي الدين الحضري ، جغرافية النقل في لبنان ، بيروت ، جامعة بيروت العربية ، كلية الآداب ، 1990م ، رسالة ماجستير غير منشورة.

3 – سالم عبد الرسول المهدي ، مقومات السياحة ومعوقاتها في منطقة البطنان: دراسة في جغرافية السياحة، بنغازي، جامعة قاريونس ، كلية الآداب ، 2004م ، ص 5، رسالة ماجستير غير منشورة.
4- عثمان المهدي ميكائيل الشريف، استخدام الأرض الوظيفي للخدمات الاجتماعية في مدينة طبرق بالجماهيرية الليبية : دراسة في جغرافية الخدمات للفترة "1966- 2004م"، الخرطوم ، جامعة أم درمان الإسلامية ، كلية الآداب، 2005م ، ص21 ، رسالة ماجستير غير منشورة .
5- محمد أحمد حميد الرويثى ، الموانئ السعودية على البحر الأحمر : دراسة في الجغرافيا الاقتصادية ، القاهرة ، جامعة القاهرة ، كلية الآداب ، 1981م ، رسالة دكتوراه غير منشورة.
6- مفتاح أبو بكر فرج العرفي، الإنتاج السمكي في الجزء الشرقي من الساحل الليبي مقوماته الجغرافية ومعوقاته ، بنغازي ، جامعة قاريونس ، كلية الآداب ، 2005م ، ص 178 ، رسالة ماجستير غير منشورة .
7- نوره يوسف أمبارك الكواري ، موانئ الساحل الغربي للخليج العربي فيما بين خليج سلوى ورأس مسندم : دراسة في الجغرافية الاقتصادية ، القاهرة ، جامعة القاهرة ، كلية الآداب ، 1987م ، رسالة ماجستير غير منشورة.

رابعا: المقابلات الشخصية.

1- مقابلة شخصية مع الأخ/ أبوبكر عثمان أميمه، رئيس قسم المناولة بميناء طبرق التجاري، بتاريخ 2006/6/4م.
2- مقابلة شخصية مع الأخ/ عبد العزيز إدريس بوعلوية العبيدي ، مدير محطة طبرق البخارية ، بتاريخ 13-2-2006م.

3- مقابلة شخصية مع الأخ/ كمال عبد العزيز الكــواش ، قــسم الــشؤون البحرية بميناء طبرق التجاري ، بتاريخ 2006/6/2م.

خامسا:الأطالس والمعاجم.

1- أمانة التخطيط ، مصلحة المساحة ، الأطلــسي الــوطني ، طــرابلس ،1978م .

2- خريطة البحرية البريطانية ، مقطع 3657 ، تونتن ، 1992م.

الملاحق

ملحق(1) متوسط سرعة الرياح في مدينة طبرق كم/الساعة خلال الفترة 1986-2006م.

الشهر	يناير	فبراير	مارس	أبريل	مايو	يونيو	يوليو	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	المتوسط السنوي
متوسط سرعة الرياح كم/ساعة	17,8	19,4	20,1	17,3	16,4	12,1	11,4	10,6	11,7	13,2	15,8	18,1	15,3

المصدر:- من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات محطة قاعدة ناصر الجوية .

ملحق(2) المتوسط الشهري لدرجة الحرارة العظمى و الصغرى لمدينة طبرق خلال الفترة 1986-2006م.

الشهر / السنوات	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
متوسط الحسابي لدرجات الحرارة العظمى والصغرى	13,2	13,6	15,2	17,7	20,7	23,7	25,7	26,4	25,6	22,3	18,4	14,2

المصدر : - من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات محطة قاعدة ناصر الجوية ، و مصلحة الأرصاد الجوية طرابلس.

ملحق (3) المــتوسط الشهري لــكميات الأمطار في مدينة طبرق خلال الفترة 1986–2006م.

الشهر / السنوات	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1986 –2004	49,6	29,7	12,5	3,9	4,1	0	0	0	2,1	15	25,2	42,6

المصدر : – من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات محطة قاعدة ناصر الجوية ، و مصلحة الأرصاد الجوية طرابلس.

ملحق (4) تطور حجم سكان شعبية البطنان خلال ثلاث تعدادات 1984– 1995– 2006م.

السنة	عدد سكان شعبية البطنان
1984	94,033
1995	126,813
2006 م	159,536

المصدر :

1 – مصلحة الإحصاء و التعداد ، نتائج التعدادات للسنوات (1984 – 1995 – 2006م) .

2– النسب من إعداد الباحث.

ملحق (5) أنواع الأشجار المثمرة وتطور حجمها بشعبية البطنان

خلال ثلاث سنوات 1974–1987–2005م.

أنواع الأشجار / السنة	زيتون		عنب		تين	
	عدد الأشجار	نسبة التغير	عدد الأشجار	نسبة التغير	عدد الأشجار	نسبة التغير
1974	4,988	–	9,141	–	11,650	–
1987	6,252	25,3	19,473	113	43,716	275,2
2005	20,000	219,9	100,000	413,5	300,000	586,2

المصدر :

أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية بشعبية البطنان ، مكتب المعلومات والتوثيق ، طبرق، جدول يوضح أنواع الأشجار وحجمها بالشعبية للسنوات 1974–1987–2005م ، غير منشورة.

ملحق (6) المساحة الإجمالية للأراضي المزروعة والمستصلحة بشعبية البطنان خلال ثلاث سنوات 1974–1987–2005م.

السنة \ المساحة	المساحة بالهكتار	نسبة التغير
1974	53,231	–
1987	28,507	46,4
2005	14,000	50,9

المصدر : أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية بشعبية البطنان، مكتب المعلومات والتوثيق، طبرق ، جدول يوضح حجم الأراضي المزروعة والمستصلحة بالشعبية للسنوات 1974–1987–2005م، غير منشورة.

ملحق (7) أنواع الحيوانات وحجمها بشعبية البطنان
خلال سنتي 1984 – 2005م

السنة / تصنيف الحيوانات بالشعبية	1984	2005	نسبة التغير
أغنام وماعز	248,311	458,497	84,6
أبقار	2,166	4,320	99,4
إبل	3,779	14,007	270,7
دواجن	230,223	165,000	28,3

المصدر: أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية بشعبية البطنان ، مكتب المعلومات والتوثيق ، طبرق ، جدول يوضح أنواع الحيوانات وحجمها بالشعبية لسنتي 1984–2005م ، غير منشورة.

ملحق (8) الإنتاج السمكي بمنطقة البطنان خلال أربع سنوات 1991-1996-2000-2005م.

السنة / الكمية	الكمية بالطن	نسبة الزيادة
1991	6,640	—
1996	9,800	%47,6
2000	1,820	%81,4-
2005	1,195	%34,3-

المصدر:

1- مفتاح أبو بكر فرج العرفي، الإنتاج السمكي في الجزء الشرقي من الساحل الليبي مقومات الجغرافية ومعوقاته ، بنغازي ، جامعة قاريونس ، كليـــة الآداب ، 2005م، ص 178 ، غير منشورة .

2- أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية بشعبية البطنان، مكتب المعلومات والتوثيق ، طبرق ، جدول يوضح الإنتاج السمكي بالشعبية لسنة 2005م ، غير منشورة.

ملحق رقم (9) مستوى الإيرادات المحقق موزعة على قطاعات شعبية البطنان خلال سنوات 1986 – 1996 – 2005م.

القيمة بالدينار الليبي

الإيرادات / قطاعات شعبية البطنان	1986		1996		2005	
	قيمة الإيرادات	%	قيمة الإيرادات	%	قيمة الإيرادات	%
الزراعة والثروة الحيوانية والمائية	39,780	2,1	23,000	،6	40,000	،5
الصناعات والمعادن	201,800	10,5	79,520	2,1	50,000	،6
إجمالي القطاعات الاقتصادية	241,580	12,6	102,520	2,7	90,000	1,1
المواصلات والنقل	379,343	19,8	402,810	10,7	1,673,962	20,3
السياحـــــــة	6,500	،3	4,700	،1	10,000	،1
الاقتصاد والتجارة	50,100	2.6	85,600	2,3	64,134	،8
الإسكان والمرافق	144,500	7,5	862,500	23	200,000	2,4
التعليـــــــم	70,000	3,7	97,800	2,6	150,000	1,8
الصحــــــــة	55,000	2,9	48,000	1,3	170,000	2,1
القطاعات الخدمية الأخرى بالشعبية	970,000	50,6	2,150,000	57,3	5,888,000	71,4
إجمالي القطاعات الخدمية بالشعبية	1,675,443	87,4	3,651,410	97,3	8,156,096	98,9
الإجمالـــــي العـــام	1,917,023	100	3,753,930	100	8,246,096	100
ميناء طبرق التجاري	302,343		282,810		1,436,109	
نسبة ميناء طبرق التجاري إلى إجمالي القطاعات الاقتصادية بالشعبية	125,1		275,9		1595,7	
نسبة ميناء طبرق التجاري إلى إجمالي القطاعات الخدمية بالشعبية	18		7,7		17,6	
نسبة ميناء طبرق التجاري إلى الإجمالي العام	15,8		7,5		17,4	

المصدر:

1– أمانة اللجنة الشعبية العامة للمالية بشعبية البطنان ، قسم الموارد المالية،طبرق ، جدول يوضح الإيرادات المالية للأمانات الشعبية خلال السنوات 1986–1996–2005م ، غير منشورة.

2– الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري، قسم المالي ، جدول يوضح العوائد المالية وبنودها الرئيسية بالميناء خلال السنوات 1986–1996–2005م ، غير منشورة.

3– النسب المئوية من إعداد الباحث.

ملحق رقم (10) عدد الأيدي العاملة وتوزيعهم على قطاعات شعبية البطنان خلال سنوات 1986-1996-2005م.

العمالة / قطاعات شعبية البطنان	1986		1996		2005	
	عدد العاملين	%	عدد العاملين	%	عدد العاملين	%
الزراعة والثروة الحيوانية والمائية	493	7	656	6,3	1,037	5,2
الصناعات والمعادن	111	1,5	187	1,8	362	1,8
إجمالي القطاعات الاقتصادية	604	8,5	843	8,1	1,399	7
المواصلات والنقل	1.519	21,4	1,955	18,8	2,705	13,6
السياحة	40	،5	49	،5	78	،4
الاقتصاد والتجارة	39	،5	63	،6	187	،9
الإسكان والمرافق	253	3,6	638	6,1	1,177	5,9
التعليم	2.898	40,9	4,105	39,4	9,986	50,1
الصحة	945	13,3	1,546	14,8	2,164	10,9
القطاعات الخدمية الأخرى بالشعبية	791	11,2	1,215	11,7	2,205	11,1
إجمالي القطاعات الخدمية بالشعبية	6,485	91,5	9,571	91,9	18,502	93
الإجمالي العام	7,089	100	10,414	100	19,901	100
ميناء خليج طبرق	831		978		1186	
نسبة ميناء خليج طبرق إلى إجمالي القطاعات الاقتصادية بالشعبية	137,6		116		84,8	
نسبة ميناء خليج طبرق إلى إجمالي القطاعات الخدمية بالشعبية	12,8		10,2		6,4	
نسبة ميناء خليج طبرق إلى الإجمالي العام	11,7		9,4		6	

المصدر:

1-أمانة اللجنة الشعبية للقوى العاملة بشعبية البطنان، مكتب المعلومات والتوثيق، طبرق ، جدول يوضح إحصاءات حصر القوى العاملة بالشعبية خلال السنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة.

2- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري، مكتب شئون العاملين ، جدول يوضح أعداد القوى العاملة بالميناء للسنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة.

3- شركة الخليج العربي للنفط، قسم شئون العاملين ، بنغازي، جدول يوضح أعداد العاملين وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ، غير منشورة .

4- شركة البريقة لتسويق النفط، قسم شئون العاملين ، مستودع 28 مارس طبرق ، جدول يوضح عدد العاملين وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ،غير منشورة.

5- النسب المئوية من إعداد الباحث.

ملحق (11) مستوى دخل الأيدي العاملة موزعة على قطاعات شعبية البطنان خلال سنوات 1986-1996-2005م.

القيمة بعشرات الآلاف الدينار الليبي

مستوى الدخل	1986		1996		2005	
	قيمة الرواتب	%	قيمة الرواتب	%	قيمة الرواتب	%
الزراعة والثروة الحيوانية والمائية	118,2	4,8	157,4	5,1	247,2	4
الصناعات والمعادن	267,7	10,8	45,1	1,5	87,2	1,4
إجمالي القطاعات الاقتصادية	385,9	15,6	202,5	6,6	334,4	5,4
المواصلات والنقل	761,6	30,8	857,6	27,8	1389,9	22,2
السياحة	10,8	،4	12,3	،4	20,6	،3
الاقتصاد والتجارة	10,8	،4	17,5	،5	52	،8
الإسكان والمرافق	63,1	2,6	160,3	5,2	292,6	4,7
التعليم	775,4	31,3	1086,2	35,2	2825,8	45,2
الصحة	261,9	10,6	436,5	14,1	645,2	10,3
القطاعات الخدمية الأخرى بالشعبية	204,9	8,3	313,7	10,2	683,9	11
إجمالي القطاعات الخدمية بالشعبية	2088,5	84,4	2884,1	93,4	5910	94.6
الإجمالي العام	2474,4	100	3086,6	100	6244,4	100
ميناء خليج طبرق	441,7		448,5		544,5	
نسبة ميناء خليج طبرق إلى إجمالي القطاعات الاقتصادية بالشعبية	114,5		221,5		162,8	
نسبة ميناء خليج طبرق إلى إجمالي القطاعات الخدمية بالشعبية	21,1		15,6		9,2	
نسبة ميناء خليج طبرق إلى الإجمالي العام	17,9		14,5		8,7	

المصدر:

1- أمانة اللجنة الشعبية العامة للمالية بشعبية البطنان، قسم الحاسب الآلي ، طبرق ، جدول يوضح مستوى الأجور للأيدي العاملة موزعة على أمانات الشعبية للسنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.

2- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري، قسم المالي، جدول يوضح مستوى الأجور العاملين موزعة على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.

3- شركة الخليج العربي للنفط، للنفط، قسم المالي، بنغازي، تقرير يوضح مستوى أجور العاملين بمرسى الحريقة للسنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة .

4- شركة البريقة لتسويق النفط،، قسم المالي، مستودع 28 مارس طبرق، تقرير يوضح مستوى أجور العاملين بمرسى البريقة للسنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة .

5- النسب المئوية من إعداد الباحث.

ملحق (12) إجمالي الأنشطة الاقتصادية لقطاع الصناعات والمعادن في شعبية البطنان خلال السنة 2005 م

الأنشطة الاقتصادية لقطاع الصناعات والمعادن	%
الصناعات الغذائية	47,2
صناعة الغزل والنسيج	9
صناعة الأثاث والورق	7,6
صناعة مواد البناء	7,2
الصناعات الكيمياوية	5,2
الصناعات الهندسية والمعدنية	23,8
الإجمـــــالــــــي	100

المصدر :-

– أمانة اللجنة الشعبية للصناعات والمعادن بشعبية البطنان ، مكتب المعلومات والتوثيق ، طبرق ، جدول يوضح إجمالي الأنشطة الاقتصادية بالشعبية لسنة 2005م ، غير منشورة.

ملحق (13) أرصفة ميناء خليج طبرق خلال سنة 2005م.

التسلسل	تبعية الأرصفة	طبيعة الاستخدام	عدد الأرصفة	عمق الأرصفة بالمتر	طول الأرصفة بالمتر	% من إجمالي أطوال الأرصفة بالخليج
أرصفة القسم الشمالي						
1	الشركة الاشتراكية للمواني	أرصفة متعددة الأغراض(بضائع العامة والحاويات)	8	4- 8,5	1,303	47,7
2	أمانة الزراعة والثروة الحيوانية والمائية	صيد الأسماك	2	2-4	130	4,7
مجموع القسم الشمالي			10	2- 8,5	1,433	52,4
أرصفة القسم الجنوبي						
1	شركة الخليج العربي للنفط	تصدير النفط الخام	2	18,2 -20	800	29,3
2	شركة البريقة لتسويق النفط	تصدير واستيراد المشتقات النفطية	1	11,7 -14	300	11
3	أمانة الزراعة والثروة الحيوانية	صيد الأسماك	2	8,5 – 10,5	200	7,3
مجموع القسم الجنوبي			5	8,5 – 20	1,300	47,6
المجموع الكلي للخليج			15	2 – 20	2,733	100

المصدر:

1- الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء طبرق التجاري، قسم شئون البحرية، جدول يوضح أطوال وأعماق الأرصفة بالميناء خلال سنة 2005م، غير منشورة.

2- شركة الخليج العربي للنفط، مرسى الحريقة النفطي، قسم شئون البحرية، مكتب عمليات المرسى، طبرق، جدول يوضح أطوال وأعماق الأرصفة بالمرسى خلال سنة 2005م، غير منشورة.

3- شركة البريقة لتسويق النفط، مرسى البريقة النفطي، قسم شئون البحرية، مكتب عمليات المرسى، طبرق، جدول يوضح أطوال وأعماق الأرصفة بالمرسى خلال سنة 2005م، غير منشورة

ملحق(14) الإيرادات و المصروفات بميناء طبرق التجاري خلال سنوات 1986- 1991- 1996- 2001- 2005م.

القيمة بالدينار الليبي

السنة / الإيرادات و المصروفات	1986	1991		1996		2001		2005	
	القيمة	القيمة	نسبة التغير عن سنة 1986	القيمة	نسبة التغير عن سنة 1991	القيمة	نسبة التغير عن سنة 1996	القيمة	نسبة التغير عن سنة 2001
إجمالي الإيرادات بالدينار	302.343	702.881	132.5	282,810	-59,8	2076,711	634,3	1,436,109	-30,8
إجمالي المصروفات بالدينار	331.952	802.521	141.8	666,080	-17	938,768	40,9	711,909	-24,2
إجمالي الأرباح	-29.609	-99.640		-383,270		1,137,943		724,200	

المصدر :-

1- عبد الفتاح عبد السلام أبوحبيل، مصدر سابق، ص 214.

2- الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء طبرق التجاري، قسم المالي، جدول يوضح الإيرادات والمصروفات للسنتين التاليتين 1996-2005م، غير منشورة.

3- النسب المئوية من حساب الباحث

ملحق (15) البنود الرئيسة للعوائد (الإيرادات) المالية لميناء طبرق التجاري خلال سنوات 1986- 1991- 1996- 2001- 2005م.

القيمة بالدينار الليبي

البند / السنة	1986 القيمة	1986 %	1991 القيمة	1991 %	1996 القيمة	1996 %	2001 القيمة	2001 %	2005 القيمة	2005 %
عوائد المناولة	129,934	43	176,279	25.1	96.892	34,2	654,163	31,5	541,437	37,7
عوائد مقابل المعدات البرية والبحرية	54,927	18,2	66,613	9.5	36.765	13	228,448	11	231,200	16,1
عوائد تخزين مغطى ومكشوف	1,057	0,3	5,310	0.8	1.869	0,7	143,293	6,9	98,981	6,9
عوائد العمل الإضافي	63,175	20,9	165,195	23,5	62,211	22	357,190	17,2	219,517	15,3
العوائد المفروضة علي السفن	37,631	12,5	32,038	4,5	16,614	5,9	186,910	9	67,766	4,7
عوائد تسليم البضائع	0	0	151,712	21,6	51,188	18,1	249,196	12	142,207	9,9
عوائد الرصيف	399	0,1	65,869	9,4	6,368	2,2	95,501	4,6	56,000	3,9
عوائد معدات التفريغ	0	0	25,192	3,6	5,090	1,8	58,167	2,8	51,721	3,6
عوائد أخرى	15,220	5	14,673	2	5,813	2,1	103,843	5	27,280	1,9
الإجمالي	302,343	100	702,881	100	282,810	100	2,076,711	100	1,436,109	100

المصدر :-

1- عبد الفتاح عبد السلام أبوحبيل ، وآخرون ، مصدر سابق ، ص 323 .

2- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري ، قسم المالي ، جدول يوضح العوائد المالية وبنودها الرئيسية بالميناء خلال السنوات 1986-1996-2005م ، غير منشورة.

3- النسب المئوية من حساب الباحث.

ملحق (16)) البنود الرئيسية لتكاليف ميناء طبرق التجاري خلال سنوات 1986- 1991- 1996- 2001- 2005م.

القيمة بالدينار الليبي

البند / السنة	1986		1991		1996		2001		2005	
	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%
تكلفة العمالة	303,578	91,4	704,741	87,8	597,473	89,7	768,888	81,9	652,221	91,6
تكلفة مستلزمات التشغيل	893	0,3	8,197	1,0	4,662	0,7	22,421	2,4	1,446	0,2
تكلفة الصيانة	27	0	10,159	1,3	-	0	15,870	1,7	0	0
مصاريف جارية	-	0	1,286	0,2	7,326	1,1	9,399	1	300	0
تكاليف النقل والانتقال	730	0,2	9,131	1,1	5,900	0,9	8,381	0,9	3,519	0,5
مصروفات أخرى	-	0	1,950	0,2	2,661	0,4	2,864	0,3	0	0
مصروفات متنوعة	1,522	0,5	8,778	1,1	6,778	1	38,174	4	2,801	0,4
أقساط الاستهلاك	25,202	7,6	58,279	7,3	41,280	6,2	72,771	7,8	51,622	7,3
الإجمالي	331,952	100	802,521	100	666,080	100	938,768	100	711,909	100

المصدر :-

1-عبد الفتاح عبد السلام أبوحبيل، وآخرون، مصدر سابق، ص ص، 316-317.

2- الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء طبرق التجاري ، قسم المالي، جدول يوضح التكاليف المالية وبنودها الرئيسية بالميناء خلال السنوات 1986-1996-2005م، غير منشورة.

3- النسب المئوية من حساب الباحث.

ملحق (17) حجم العمالة وتوزيعهم على مؤسسات ميناء خليج طبرق خلال سنوات 1986-1996-2005 م

السنة	عمالة شركة الخليج العربي للنفط (مرسى الحريقة)		عمالة شركة البريقة لتسويق النفط (مرسى البريقة)		عمالة الشركة الاشتراكية للموانى (الميناء التجاري)		الإجمالي	
	عدد العاملين	%	عدد العاملين	%	عدد العاملين	%	إجمالي عدد العاملين	%
1986	622	74,8	94	11,3	115	13,8	831	100
1996	676	69,1	179	18,3	123	12,6	978	100
2005	775	65,3	250	21,1	161	13,6	1,186	100

المصدر:-

1- الشركة الاشتراكية للموانئ ، ميناء طبرق التجاري ، قسم شئون العاملين ، جدول يوضح أعداد القوى بالميناء للسنوات 1986- 1996-2005م ،غير منشورة .

2- شركة الخليج العربي للنفط، قسم شئون العاملين، بنغازي ، جدول يوضح أعداد العاملين وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ، غير منشورة .

3- شركة البريقة لتسويق النفط، قسم شئون العاملين ، مستودع 28 مارس طبرق، جدول يوضح عدد العاملين وتوزيعهم على أقسام النشاط الاقتصادي للسنوات 1986- 1996-2005م ، غير منشورة. .

ملحق (18) توزيع وتصنيف العاملين بميناء خليج طبرق حسب تخصصاتهم المهنية خلال سنة 2005م.

تصنيف حسب المهن / مرافئ ميناء خليج طبرق البحري	عمالة المناولة والبحارة		الحرفية والتشغيلية		الهندسية والفنية		لإدارية والمالية		المجموع	
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%
الميناء التجاري	98	8,2	13	1,1	17	1,4	33	2,8	161	13,6
مرسى الحريقة	71	6	352	29,7	319	26,9	33	2,8	775	65,3
مرسى البريقة	20	1,7	142	11,9	75	6,3	13	1,1	250	21,1
المجموع	189	15,9	507	42,7	411	34,6	79	6,7	1,186	100

المصدر:

1- الشركة الاشتراكية للموانئ، ميناء طبرق التجاري، قسم شئون العاملين، جدول يوضح توزيع العاملين حسب تخصصاتهم المهنية لسنة 2005م، غير منشورة .

2- شركة الخليج العربي للنفط، قسم شئون العاملين، بنغازي، جدول يوضح توزيع العاملين حسب تخصصاتهم المهنية لسنة 2005م، غير منشورة .

3- شركة البريقة لتسويق النفط، قسم شئون العاملين، مستودع 28 مارس طبرق، جدول يوضح توزيع العاملين حسب تخصصاتهم المهنية لسنة 2005م، غير منشورة .

ملحق (19) تطور الحركة العامة للسفن بخليج طبرق في الفترة 1986–2005م .

السنة	عدد السفن	نسبة التغير
1986	221	–
1987	262	18,6
1988	294	12,2
1989	254	13,6
1990	229	9,8
1991	200	12,7
1992	189	5,5
1993	196	3,7
1994	200	2
1995	187	6,5
1996	191	2,1
1997	164	14,1
1998	183	11,6
1999	217	18,6
2000	311	43,3
2001	355	14,1
2002	303	14,6
2003	279	7,9
2004	348	24,7
2005	289	16,9

المصـــــــــــــــدر :–

1– الــشركة الاشتراكية للموانئ ، مــكتب الإحــصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة.

2– المؤسسة الوطنية العامة للنقل البحري ، جدول يوضح أعداد النواقل المترددة على مرسى الحريقة النفطي ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

3– شركة البريقة لتسويق النفط ، مرسى البريقة النفطي ، قسم الشئون البحرية ، جدول يوضح أعداد النواقل المترددة على مرسى البريقة النفطي ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة

.

ملحق (20) تصنيف السفن المترددة بخليج طبرق في الفترة 1986–2005م .

السنة	حركة السفن بخليج طبرق البحري						إجمالي أعداد السفن	%
	سفن تجارية		ناقلات نفطية		سفن ركاب			
	العدد	%	العدد	%	العدد	%		
1986	102	46,2	119	53,8	0	0	221	100
1987	76	29	186	71	0	0	262	100
1988	79	26,4	215	73,1	0	0	294	100
1989	19	20,9	196	77,2	5	1,9	254	100
1990	53	26,2	166	72,5	3	1,3	229	100
1991	60	17	165	82,5	1	0,5	200	100
1992	34	10,6	169	89,4	0	0	189	100
1993	20	14,3	168	85,7	0	0	196	100
1994	28	12	176	88	0	0	200	100
1995	24	10,7	167	89,3	0	0	187	100
1996	20	10,5	171	89,5	0	0	191	100
1997	12	7,3	152	92,7	0	0	164	100
1998	14	7,7	167	91,2	2	1,1	183	100
1999	82	37,8	129	59,4	6	2,8	217	100
2000	190	61,1	121	38,9	0	0	311	100
2001	218	61,4	137	38,6	0	0	355	100
2002	175	57,8	128	42,2	0	0	303	100
2003	154	55,2	25	44,8	0	0	279	100
2004	160	46	188	54	0	0	348	100
2005	139	48.1	149	51.6	1	3	289	100

المصـــــــدر :– نفس مصدر ملحق (19) .

ملحق (21) سفن تجارية المفرغة والمشحونة بميناء طبرق التجاري خلال الفترة 1987–2005م .

السنة	سفن البضائع العامة المفرغة		سفن البضائع العامة المشحونة		إجمالي سفن البضائع العامة	
	العدد	%	العدد	%	العدد	%
1987	76	100	0	0	76	100
1988	78	98,7	1	1,3	79	100
1989	53	100	0	0	53	100
1990	57	95	3	5	60	100
1991	33	97,1	1	2,9	34	100
1992	19	95	1	5	20	100
1993	27	96,4	1	3,6	28	100
1994	18	75	6	25	24	100
1995	13	65	7	35	20	100
1996	20	100	0	0	20	100
1997	11	91,7	1	8,3	12	100
1998	13	92,9	1	7,1	14	100
1999	70	85,4	12	14,6	82	100
2000	158	83,2	32	16,8	190	100
2001	178	81,7	40	18,3	218	100
2002	143	81,7	32	18,3	175	100
2003	136	88,3	18	11,7	154	100
2004	150	93,7	10	6,3	160	100
2005	119	85,6	20	14,4	139	100

المصدر :-

الـــشركة الاشتراكية للموانئ ، مـــكتب الإحـــصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة .

ملحق (22) التوزيع الرتبي لكمية ونسبة البضائع العامة والوقود المتداول بمرافق ميناء خليج طبرق خلال سنتي 2001- 2005م .

الكمية بالطن

السنة / مرافق ميناء خليج طبرق	2001		2005	
	الكمية	%	الكمية	%
الميناء التجاري	323,242	9,9	147,131	4,8
مرسى الحريقة	2674,045	81,7	2,719,145	88,4
مرسى البريقة	276,007	8,4	207,790	6,8
الإجمالي	3,273,294	%100	3,074,066	%100

المصدر:

1- الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م ، غير منشورة .

2- شركة الخليج العربي للنفط ، مرسى الحريقة النفطي ، قسم الشؤون البحرية ، مكتب عمليات المرسى ، طبرق ، جدول يبين إشعار وصول النواقل وكميتها لسنتي 2001-2005م ، غير منشورة.

3- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

4- النسب المئوية من حساب الباحث .

ملحق (23) كمية ونسبة البضائع العامة والوقود المفرغ والمشحون بخليج طبرق خلال سنتي [2001 - 2005]

الكمية بالطن

السنة	البضائع العامة						الوقود						إجمالي كمية البضائع العامة والوقود المفرغ	%	إجمالي كمية البضائع العامة والوقود المشحون	%	إجمالي المتداول من البضائع العامة والوقود	%
	المفرغ	%	المشحون	%	إجمال البضائع العامة	%	المفرغ	%	المشحون	%	إجمالي كمية الوقود	%						
2001	311,969	9,6	11,273	0,3	323,242	9,9	135,649	4,1	2,814,403	86	2,950,052	90,1	447,618	13,7	2,825,676	86,3	3,273,294	100
2005	121,851	4	25,280	0,8	147,131	4,8	106,438	3,5	2,820,497	91,7	2,926,935	95,2	228,289	7,4	2,845,777	92,6	3,074,066	100

المصـــدر :

1- الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراته ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986-2005م ، غير منشورة .
2- شركة الخليج العربي للنفط ، مرسي الحريقة النفطي ، قسم الشؤون البحرية ، مكتب عمليات المرسى ، طبرق ، جدول يبين إشعار وصول النواقل وكميتها لسنتي 2001-2005م ، غير منشورة .
3- مقابلة شخصية مع الأخ / سيف النصر حربي ، محلل أرصدة ، شركة البريقة لتسويق النفط ، طبرق ، مستودع 28 مارس ، بتاريخ 2006/06/06 ف .
4- النسب المئوية من حساب الباحث .

ملحق (24) تطور كمية البضائع العامة المتداولة بميناء طبرق التجاري في الفترة 1986–2005م .

السنة	كمية البضائع العامة المتداولة بالميناء	نسبة التغير
1986	187,183	–
1987	154,352	17,5
1988	159,377	3,3
1989	108,654	31,8
1990	165,978	52.8
1991	104,228	37.2
1992	173,452	66.4
1993	138,818	20
1994	76,323	45
1995	82,395	8
1996	65,549	20,4
1997	86,679	32,2
1998	80.660	6,9
1999	98,656	22,3
2000	199,368	102
2001	323,242	62,1
2002	232,458	28,1
2003	175,307	24,6
2004	246,482	40,0
2005	147,131	40,8

المصدر :- نفس مصدر ملحق (21) .

ملحق (25) تطور كمية البضائع المفرغة و المشحونة بميناء طبرق التجاري

خلال الفترة 1986–2005م .

السنة	البضائع المفرغة		البضائع المشحونة		إجمالي البضائع المتداولة	
	الكمية	%	الكمية	%	الكمية	%
1986	184,624	98،6	2,559	1,4	187,183	100
1987	154,352	100	0	0	154,352	100
1988	159,077	99،8	300	0,2	159,377	100
1989	108,654	100	0	0	108,654	100
1990	165,512	99,7	466	0,3	165,978	100
1991	104,028	99,8	200	0,2	104,228	100
1992	173,452	100	0	0	173,452	100
1993	138,450	99,7	368	0,3	138,818	100
1994	74,124	97,1	2,199	2,9	76,323	100
1995	62,977	76,4	19,418	23,6	82,395	100
1996	65,549	100	0	0	65,549	100
1997	84,100	97,0	2,579	3,0	86,679	100
1998	79,460	98,5	1,200	1,5	80,660	100
1999	94,633	95,9	4,023	4،1	98,656	100
2000	186,474	93,5	12,894	6،5	199,368	100
2001	311,969	96,5	11,273	3،5	323,242	100
2002	224,381	96,5	8,077	3،5	232,458	100
2003	169,029	96,4	6,278	3،6	175,307	100
2004	242,838	98,5	3,644	1،5	246,482	100
2005	121,851	82,8	25,280	17،2	147,131	100

المصدر :-

الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة.

ملحق (26) قيمة واردات ميناء طبرق التجاري حسب أقسام السلع خلال سنتي 2004-2005م.

القيمة بالدينار الليبي

السنة / أقسام السلع	2004		2005	
	القيمة	%	القيمة	%
مواد غذائية وحيوانات حية	16,101,144	56,5	33,918,143	31,2
مشروبات وتبغ	1,218	0	60,865	،1
مواد خام غير صالحة للأكل باستثناء الوقود	218,621	8	2,528,528	2,3
مواد الوقود المعدنية والمحروقات	622	0	65,751	،1
زيوت وشحوم حيوانية ونباتية	15,360	،1	300,067	، 3
مواد كيمائية	1,823,715	6,4	16,589,323	15,2
مصنوعات صنفت على أساس المواد التي صنعت منها	4,251,748	14,9	26,608,147	24,5
الآلات ومعدات النقل	3,515,956	12,3	19,399,607	17,8
مصنوعات متنوعة	2,547,098	8,9	9,318,151	8,5
المجموع العام لميناء طبرق التجاري	28,475,482	100	108,788,582	100
نسبة مساهمة ميناء طبرق إلى واردات الجماهيرية	0,3		1,4	

المصدر :- الهيئة العامة للمعلومات والاتصالات، قطاع الإحصاء والتعداد ، ملخص إحصاءات التجارة الخارجية 2004-2005م .

ملحق (27) كمية النفط الخام المشحون من مرسى الحريقة النفطي خلال سنتي 2001–2005م .

السنة	كمية النفط المشحون	نسبة التغير
2001	2,674,045	–
2005	2,719,145	1,7

المصدر:– شركة الخليج العربي للنفط ، مرسى الحريقة النفطي ، قسم الشؤون البحرية ، مكتب عمليات المرسى ، طبرق ، جدول يبين إشعار وصول النواقل وكميتها لسنتي 2001–2005م ، غير منشورة.

ملحق (28) تطور كمية الوقود المتداولة بمرسى البريقة النفطي خلال الفترة 2001–2005م . الكمية بالطن .

السنة	كمية الوقود المتداولة بالمرسى	نسبة التغير
2001	276,007	–
2002	123,614	55,2
2003	164,353	32,9
2004	142,274	13,4
2005	207,790	60

المصـــــــــــدر :–

شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة .

ملحق (29) تطور كمية الوقود المفرغ والمشحون بمرسى البريقة النفطي خلال الفترة 2001-2005م

الكمية بالطن .

السنة	الوقود المفرغ	%	الوقود المشحون	%	إجمالي كمية الوقود المتداولة	%
2001	135,649	49,1	140,358	50,9	276,007	100
2002	57,753	42,7	65,861	53,3	123,614	100
2003	86,925	52,9	77,428	47,1	164,353	100
2004	71,418	50,2	70,856	49,8	142,274	100
2005	106,438	51,2	101,352	48,8	207,790	100

المصـــــــــــدر :- نفس مصدر ملحق (28) .

ملحق (30) تصنيف ونسبة الوقود المتداول بمرسى البريقة خلال سنة 2005م .

تصنيف الوقود	نسبة الوقود إلى إجمالي الوقود المتداول بالمرسى %
البنزين	**51,2**
زيت الوقود الثقيل	**20,8**
الديزل	**10,6**
نافته غير معالجة	**7,7**
الكيروسين	**5,3**
غاز النفط المسال	**4,4**

المصدر:- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

ملحق (31) التوزيع الرتبي لنسبة حركة السفن بالموانئ الليبية خلال السنوات 1986-1991-1996-2001-2005م.

الترتيب	1986		1991		1996		2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%
1	طرابلس	37,2	طرابلس	44,3	طرابلس	49,6	طرابلس	34,5	طرابلس	28,9
2	بنغازي	33,8	بنغازي	29,7	بنغازي	23,5	بنغازي	23,9	مصراتة	27,9
3	مصراتة	14,3	مصراتة	11,6	مصراتة	15,7	مصراتة	22	بنغازي	18,3
4	طبرق	6,7	طبرق	5,3	طبرق	4,7	طبرق	10,1	الخمس	9,3
5	درنة	4,6	البريقة	4,1	البريقة	3	البريقة	3,7	طبرق	7,2
6	زوارة	3,4	درنة	2,9	راس لانوف	1,8	راس لانوف	3,5	البريقة	2,7
7	راس لانوف	0	زوارة	1,7	درنة	1,2	زوارة	1,7	راس لانوف	2,2
8	البريقة	0	رأس لانوف	0,4	زوارة	0,5	الخمس	0,6	زوارة	1,9
9	الخمس	0	الخمس	0	الخمس	0	الخمس	0	درنة	1,6
الإجمالي		100		100		100		100		100

المصدر:

1- الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من1986-2005م ، غير منشورة.

2- شركة البريقة لتسويق النفط ، مرسى البريقة النفطي ، قسم الشئون البحرية ، جدول يوضح أعداد النواقل المترددة على مرسى البريقة النفطي ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

3- شركة خليج العربي للنفط، مرسي الحريقة النفطي، قسم الشئون البحرية، مكتب عمليات المرسى، طبرق، جدول يوضح إشعار وصول النواقل وكميتها للسنوات من 1986-2005م، غير منشورة .

4-النسب المئوية من حساب الباحث .

ملحق (32) التوزيع الرتبي لنسبة سفن البضائع العامة المتداولة بالمواني الرئيسة في ليبيا خلال السنوات 1986–1991–1996–2001–2005م.

الترتيب	1986		1991		1996		2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%
1	طرابلس	41,9	طرابلس	54,6	طرابلس	52,3	طرابلس	41,9	طرابلس	36,4
2	بنغازي	32,7	بنغازي	28,6	بنغازي	27,3	بنغازي	25	مصراتة	35,5
3	مصراتة	16,3	مصراتة	12,5	مصراتة	17,9	مصراتة	23	بنغازي	21,9
4	درنة	5,3	درنة	3,1	درنة	1,6	درنة	8,5	طبرق	5,2
5	طبرق	3,8	طبرق	1,2	طبرق	0,9	طبرق	1,6	درنة	0,9
الإجمالي		100 %		100 %		100 %		100 %		100 %

المصدر:

– الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة، النشرات الإحصائية السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة. .

ملحق (33) التوزيع الرتبي لنسبة سفن البضائع العامة المفرغة بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال السنوات 1987–1991–1996–2001–2005م .

الترتيب	1987		1991		1996		2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%
1	طرابلس	43,1	طرابلس	53,5	طرابلس	51,7	طرابلس	41,9	طرابلس	39,5
2	بنغازي	27,8	بنغازي	29	بنغازي	29	بنغازي	25	مصراتة	30,2
3	مصراتة	19,6	مصراتة	12	مصراتة	16	مصراتة	21,2	بنغازي	22,7
4	درنة	6,1	درنة	4	درنة	2,1	طبرق	9,7	طبرق	6,3
5	طبرق	3,4	طبرق	1,5	طبرق	1,2	درنة	2,2	درنة	1,3
الإجمالي		100 %		100 %		100 %		100 %		100 %

المصدر

1–الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات الإحصائية السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة.

2– النسب المئوية من حساب الباحث.

ملحق (34) التوزيع الرتبي لنسبة سفن البضائع العامة المشحونة بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال السنوات 1987–1991–1996–2001–2005م.

الترتيب	1987		1991		1996		2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%
1	بنغازي	52,9	طرابلس	58,5	طرابلس	54,1	طرابلس	42	مصراته	48,2
2	طرابلس	29,8	بنغازي	27,3	مصراته	23,1	مصراته	27,5	طرابلس	29,2
3	مصراته	16,5	مصراته	13,6	بنغازي	22,8	بنغازي	25	بنغازي	20
4	درنة	،8	درنة	،5	درنة	0	طبرق	5,4	طبرق	2,6
5	طبرق	0	طبرق	،1	طبرق	0	درنة	،1	درنة	0
الإجمالي		100 %		100 %		100 %		100 %		100 %

المصدر

1–الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات الإحصائية السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة.

2– النسب المئوية من حساب الباحث.

ملحق (35) التوزيع الرتبي لنسبة ناقلات الوقود بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال السنوات 1986–1991–1996–2001–2005م .

الترتيب	1986		1991		1996		2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%
1	بنغازي	47	بنغازي	46,6	بنغازي	37,3	بنغازي	32,5	مصراته	32
2	طبرق	23,1	طبرق	27	مصراته	28,4	مصراته	31,8	طبرق	30,4
3	طرابلس	21	مصراته	13	طبرق	22,5	طبرق	24	بنغازي	23,5
4	مصراته	7,2	طرابلس	10,8	طرابلس	10,4	طرابلس	9,4	طرابلس	9,4
5	درنة	1,7	درنة	2,6	درنة	1,4	درنة	2,4	درنة	4,7
الإجمالي		100		100		100		100		100

المصدر :

1– شركة البريقة لتسويق النفط ، مرسى البريقة النفطي ، قسم الشئون البحرية ، جدول يوضح أعداد النواقل المترددة على مرسى البريقة النفطي ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة .

2– شركة خليج العربي للنفط، مرسي الحريقة النفطي، قسم الشئون البحرية، مكتب عمليات المرسى، طبرق، جدول يوضح إشعار وصول النواقل وكميتها للسنوات من 1986–2005م، غير منشورة .

3– الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراتة، النشرات الإحصائية السنوية للموانئ الليبية للسنوات من 1986–2005م، غير منشورة .

4– النسب المئوية من حساب الباحث .

ملحق (36) التوزيع الرتبي لنسبة سفن الركاب بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال السنوات 1987–1991–1996–2001–2005م.

الترتيب	1987		1991		1996		2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%
1	طرابلس	55,8	طرابلس	72	طرابلس	96,2	طرابلس	83	طرابلس	72,5
2	بنغازي	44,2	بنغازي	26	بنغازي	37	بنغازي	12	بنغازي	15,1
3	مصراته	0	طبرق	2	مصراته	1،	درنة	5	درنة	10,1
4	طبرق	0	مصراته	0	طبرق	0	مصراته	0	مصراته	1,7
5	درنة	0	درنة	0	درنة	0	طبرق	0	طبرق	6،
الإجمالي		100 %		100 %		100 %		100 %		100 %

المصدر

1-الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراتة، النشرات الإحصائية السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م، غير منشورة .

2- النسب المئوية من حساب الباحث.

ملحق (37) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة والوقود المتداول بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م.

الترتيب	2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%
1	مصراتة	33,9	مصراتة	46,1
2	طبرق	26,8	طبرق	21,7
3	بنغازي	18,9	بنغازي	16,5
4	طرابلس	17,7	طرابلس	13,3
5	درنة	2,6	درنة	2,4
الإجمالي		100		100

المصدر :

1-الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراتة، النشرات الإحصـائية السـنوية للموانئ الليـبية للسنوات من 1986–2005م، غير منشورة.

2- شركة خليج العربي للنفط، مرسي الحريقة النفطي، قسم الشئون البحرية، مكتب عمليات المرسى، طبرق، جدول يوضح إشعار وصول النواقل وكميتها للسنوات من 1986–2005م، غير منشورة .

3- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

4-النسب المئوية من حساب الباحث .

ملحق (38) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة والوقود المفرغ بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م.

الترتيب	2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%
1	مصراتة	49,6	مصراتة	56,2
2	بنغازي	22,6	بنغازي	21,2
3	طرابلس	20,1	طرابلس	17,3
4	طبرق	4,5	درنة	3,2
5	درنة	3,2	طبرق	2,1
	الإجمالي	100		100

المصدر:

1- الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراتة، النشرات السنوية للموانئ الليبية من1986–2005م، غير منشورة .

2- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

3- النسب المئوية من حساب الباحث.

ملحق (39) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة والوقود المشحون بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م .

الترتيب	2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%
1	طبرق	79,7	طبرق	82,5
2	مصراته	15,1	مصراته	14,7
3	طرابلس	4	بنغازي	1,8
4	بنغازي	1,2	طرابلس	1
5	درنة	0	درنة	0
	الإجمالي	100		100

المصدر :

1- الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراته ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة.

2- شركة خليج العربي للنفط ، مرسي الحريقة النفطي ، قسم الشئون البحرية، مكتب عمليات المرسى ، طبرق ، جدول يوضح إشعار وصول النواقل وكميتها للسنوات من 1986–2005م، غير منشورة.

3- شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة

4-النسب المئوية من حساب الباحث .

ملحق (40) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة المتداولة بالموانئ الليبية خلال السنوات 1986–1991–1996–2001–2005م.

الترتيب	1986		1991		1996		2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%
1-	طرابلس	47,2	طرابلس	39,3	مصراتة	42,2	مصراتة	42,8	مصراتة	53,3
2-	بنغازي	29	مصراتة	33,3	طرابلس	34,8	طرابلس	30,5	طرابلس	19,9
3-	مصراته	14,1	بنغازي	18,8	بنغازي	16	بنغازي	15,5	بنغازي	14,8
4-	طبرق	4,2	البريقة	3,5	البريقة	2,7	طبرق	4,8	الخمس	3,7
5-	درنة	3,2	درنة	2,2	درنة	1,4	راس لانوف	1,9	زوارة	2,9
6-	زوارة	2,2	طبرق	1,5	راس لانوف	1,3	البريقة	1,9	طبرق	1,7
7-	البريقة	0	زوارة	1	طبرق	1	درنة	1,4	راس لانوف	1,5
8-	رأس لانوف	0	راس لانوف	0,3	زوارة	0,6	زوارة	1,1	البريقة	1,4
9-	الخمس	0	الخمس	0	الخمس	0	الخمس	0	درنة	0,8
الإجمالي		100		100		100		100		100

المصدر :

1-الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراته ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة .

2- النسب المئوية من حساب الباحث.

ملحق (41) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة المفرغة بالموانئ الليبية خلال السنوات 1986–1991–1996–2001–2005م .

ر.ت	1986		1991		1996		2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%
1	طرابلس	47,6	طرابلس	39,5	مصراتة	38,7	مصراتة	40	مصراتة	53,6
2	بنغازي	29,2	مصراتة	33,3	طرابلس	36,5	طرابلس	32,6	طرابلس	21,9
3	مصراتة	14	بنغازي	19,4	بنغازي	17,4	بنغازي	17,1	بنغازي	15,8
4	طبرق	4,2	البريقة	3,6	البريقة	2,9	طبرق	5,3	الخمس	3,3
5	درنة	3,2	درنة	2,3	درنة	1,5	البريقة	2,1	البريقة	1,6
6	زوارة	1,8	طبرق	1,6	راس لانوف	1,4	درنة	1,6	طبرق	1,5
7	البريقة	0	رأس لانوف	0,2	طبرق	1,2	رأس لانوف	0,9	درنة	1
8	رأس لانوف	0	زوارة	0,1	زوارة	0,4	زوارة	0,3	رأس لانوف	0,9
9	الخمس	0	الخمس	0	الخمس	0	الخمس	0	زوارة	
الإجمالي		100		100		100		100		100

المصدر :

1- الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراته، النشرات السنوية للموانئ الليبية من1986–2005م، غير منشورة.

2- النسب المئوية من حساب الباحث .

ملحق (42) التوزيع الرتبي لنسبة البضائع العامة المشحونة بالموانئ الليبية خلال السنوات 1986–1991–1996–2001–2005م .

الترتيب	1986		1991		1996		2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%	الميناء	%
1	زوارة	60,9	طرابلس	36,1	مصراتة	73,8	مصراتة	61,7	مصراتة	50,9
2	مصراتة	21,5	مصراتة	3,5	طرابلس	18,9	طرابلس	16,2	زوارة	23,3
3	درنة	9,6	زوارة	18,5	بنغازي	3,2	راس لانوف	8,8	الخمس	7,2
4	طبرق	8	بنغازي	7,7	زوارة	3,1	زوارة	6,7	بنغازي	6,4
5	طرابلس	0	البريقة	2	البريقة	0.8	بنغازي	4,7	راس لانوف	5,7
6	بنغازي	0	درنة	0,5	راس لانوف	0,2	طبرق	1,3	طرابلس	3,6
7	راس لانوف	0	طبرق	0,1	طبرق	0	البريقة	0,5	طبرق	2,5
8	البريقة	0	راس لانوف	0	درنة	0	درنة	0,1	البريقة	0,4
9	الخمس	0	الخمس	0	الخمس	0	الخمس	0	درنة	0
الإجمالي		100		100		100		100		100

المصدر :

1– الشركة الاشتراكية للموانئ، مكتب الإحصاء، مصراته، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م، غير منشورة .

2– النسب المئوية من حساب الباحث .

ملحق (43) التوزيع الرتبي لنسبة الوقود المتداول بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م .

الترتيب	2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%
1	طبرق	50,8	طبرق	48
2	بنغازي	21,8	مصراتة	29
3	مصراتة	21,6	بنغازي	16,6
4	درنة	3,9	درنة	4,4
5	طرابلس	1,9	طرابلس	1,9
الإجمالي		100		100

المصدر :

1–الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراته، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة .

2– شركة خليج العربي للنفط، مرسي الحريقة النفطي، قسم الشئون البحرية، مكتب عمليات المرسى ، طبرق، جدول يوضح إشعار وصول النواقل وكميتها للسنوات من 1986–2005م ، غير منشورة.

3– شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

4–النسب المئوية من حساب الباحث .

ملحق (44) التوزيع الرتبي لنسبة الوقود المفرغ بالموانئ الرئيسة في ليبيا خلال سنتي 2001–2005م .

الترتيب	2001		2005	
	الميناء	%	الميناء	%
1	بنغازي	42,2	مصراته	54,1
2	مصراته	41,9	بنغازي	31
3	درنة	7,6	درنة	8,3
4	طبرق	4,5	طرابلس	3,5
5	طرابلس	3,8	طبرق	3,2
	الإجمالي	100		100

المصدر :

1– الشركة الاشتراكية للموانئ ، مكتب الإحصاء ، مصراتة ، النشرات السنوية للموانئ الليبية من 1986–2005م ، غير منشورة.

2– شركة البريقة لتسويق النفط ، قسم الإحصاءات ، مستودع 28 مارس ، طبرق ، 2006م ، غير منشورة.

3– النسب المئوية من حساب الباحث .